

NR 19 (1087)
7 MAJA 1972
CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

W numerze:

**DZIESIĘĆ
ZWYCIĘSTW
HENNEBERGA**

**NA JAKĄ
KSIĄŻKĘ
CZEKAM?**

**LATAJĄCY
CZOŁG
IL-2**

PEZETEL

**PIERWSZE
LOTY
SP-LAA**



Na zdjęciu obok: współczesny
pilot wojskowy.

Zdjęcie: Archiwum

SKRZYDŁATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY
I ASTRONAUTYCZNY

WYROZNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia”, Medalem Aeroklubu PRL „30 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego”, Medalem PIMM z okazji 30-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaciół Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY
Zastępca
redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF, Redaktor techniczny — IRENA BAKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:

rocznie — 184 zł
półrocznie — 92 zł
kwartalnie — 46 zł

Institucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch”, w terminie do 23 listopada na rok następny.

Prenumeratary indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Koloportu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeratę ze zniżką wysyła się granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przysyła Biuro Koloportu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów dezaktualizowanych, na uprzednie pismem zamówienie, prowadzi Centrala Koloportu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm — 10,30 zł za każdy 1 cm. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kasimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO
ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisy i ilustracje nie zamawianych redakcja nie zwraca.

DRUK

Eskizy Graficzne „Dom Słowa Polskiego” — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 3570 A-41

WYDAWCA

WKE

WYDAWNICTWA
KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI,
Warszawa, ul. Kasimierzowska
52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

Z TYGODNIA NA TYDZIEŃ • Z TYGODNIA NA TYDZIEŃ

Z LOTNICZEGO



• 20 ROCZNICĘ istnienia obchodziła ostatnio jedna z jednostek lotnictwa myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Z tej okazji odbyła się w jednostce uroczystość, w której uczestniczyli: dowódca Wojsk OPK — gen. dyw. pil. Roman Paszkowski, zastępca dowódcy WOPK do spraw politycznych — gen. bryg. Jan Cieślak oraz liczne grono oficerów dowództwa, grupa weteranów jednostki, a także przedstawiciele miejscowych władz partyjnych i zakładów pracy.

• WZOREM lat ubiegłych, na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Przylipie k. Zielonej Góry odbędą się lotnicze wakacje (w lipcu i sierpniu br.). Organizatorami tej pożytecznej i atrakcyjnej formy szkolenia są: Zarząd Wojewódzki ZMS i Aeroklub Ziemi Lubuskiej.

• PRZYMUSOWO lądował na Grochowie, w rejonie ul. Kwatery Głównej, samolot Aeroklubu Warszawskiego z dwuosobową załogą. Samolot został poważnie uszkodzony, załoga wyszła cało.

• PRACOWNICY pionu propagandy Wojska Polskiego spotkali się 18 — 19 kwietnia br. na terenie WSK — Mielec z aktywem i załogą tych zakładów oraz lektorami KW PZPR w Rzeszowie. Oficerowie zostali zapoznani z pracą i życiem załogi WSK oraz z osiągnięciami i perspektywami rozwoju ziemi rzeszowskiej. Dyrektor techniczny Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego Kazimierz Breljak i dyrektor naczelny mieleckiej WSK Tadeusz Ryszaj zapoznali zebranych z planami dalszego rozwoju tej gałęzi gospodarki narodowej, a zwłaszcza WSK — Mielec.

• KAPRAŁ Jerzy Nowakowski, pełniący służbę w jednostce powietrzno-desantowej 6 PDPD, nie zważając na grożące mu niebezpieczeństwo uratował dziecko wbiegające na jezdnię wprost pod nadjeżdżający samochód. Kpr. Nowakowski wykonał błyskawiczny skok i znalazłszy się przed kołami samochodu nakrył swoim ciałem dziecko. Dziewczynka została uratowana od śmierci, a dzielny żołnierz doznał tylko okaleczenia ręki. Kaprał Nowakowski został nagrodzony przez dowódcę jednostki za swój bohater-ski czyn.

• WARSZAWSKIE biuro węgierskich linii lotniczych MALEV znalazło siedzibę w nowym budynku przy ul. Marszałkowskiej róg Wspólnej, obok otwartego niedawno Węgierskiego Instytutu Kultury. Siedziba biura prezentuje się bardzo nowocześnie. Przedstawicielstwo MALEV-u (pierwsze w Polsce i dwudzieste piąte z kolei za granicą) zajmuje się informowaniem oraz rezerwacją miejsc.

• DELEGACJA Polski wzięła udział w pierwszym spotkaniu Podkomisji „C” ds. Hałasu Lotniczego Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego — ICAO. Spotkanie odbyło się w Bonn (NR). W dniach 17—18 kwietnia br. Oprócz Polaków, w spotkaniu uczestniczyli delegacje Anglii,

ŚWIĘTO TRANSPORTOWCÓW



Prezydium centralnej akademii z okazji święta Dnia Transportowca i Drogowca.

W kieleckiej hali widowiskowej odbyła się 22 kwietnia centralna akademii z okazji dorocznego święta Dnia Transportowca i Drogowca. Szczególnie uroczystym momentem akademii było wręczenie przez wicepremiera Z. Tomala i sekretarza CRZZ M. Grada sztandarów przechodnich prezesa Rady Ministrów i CRZZ załogom PLL LOT i Woje-

wódzkiemu Zarządowi Dróg Publicznych, które zajęły pierwsze miejsca we współzawodnictwie międzyzakładowym za rok 1971. Grupa przodujących pracowników otrzymała odznaczenia państwowe. W części artystycznej wystąpił Centralny Zespół Wojska Polskiego.



Wicepremier Z. Tomal dekoruje Romana Nagórskiego z CZLC Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (na zdjęciu z lewej) i Leopolda Borowskiego z ZRLK — Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Zdjęcia:
MARIAN
KOBZYŃSKI

Widok kieleckiej sali widowiskowej, w dniu akademii.

stniczyli delegacje Anglii, Francji, Holandii, Japonii, Kanady, NRF i USA oraz jako zaproszeni goście — przedstawiciele Szwajcarii. Tematem spotkania było omówienie i uzgodnienie poglądów w zakresie projektu międzynarodowych norm dopuszczalnego hałasu, powodowanego przez samoloty z silnikami śmigłowymi o ciężarze startowym poniżej 5700 kg. (o).

• POD RADOMIEM wydarzył się 23 kwietnia br. tragiczny wypadek: szybowiec „Mucha”, pilotowany przez 43-letniego Jerzego Tatara, wpadł w korkociąg i runął na ziemię. Pilot w stanie bardzo ciężkim przewieziony został do szpitala, gdzie wkrótce zmarł. Dochodzenie w sprawie ustalenia przyczyn wypadku prowadzi komisja badań wypadków lotniczych.

• W WOJSKOWYM Instytucie Medycyny Lotniczej uroczystość pożegnania odchodzącego do rezerwy po długoletniej służbie wojskowej, ze względu na stan zdrowia, ppłk dra med. Stanisława Janiszewskiego, kierownika jednej z pracowni naukowych WIML.

TRANSPORT LOTNICZY

▲ W pierwszym kwartale br. zanotowano rekordowy dla tego okresu wzrost ruchu przewozowego w Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu. Oba dworce — krajowy i międzynarodowy — przyleły 230,2 tys. pasażerów, w tym 111,7 tys. odlatujących, 113,5 tys. przylatujących i 5 tys. tranzytowych. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego ruch pasażerski w CPL Okęcie wzrósł o 29%.

Port międzynarodowy przyjął lub odprawił 95,6 tys. pasażerów (w I kw. 1970 — 67,2 tys., wzrost o 47%), a krajowy — 131,8 tys. (111,7 tys., wzrost o 18%). Przeciętna dzienna dla obu portów wynosiła 78 startów i lądowań i 2 560 pasażerów (średnio 33 w jednym locie).

▲ W pierwszych dniach kwietnia PLL LOT zakończyły trwające od grudnia ub. r. przewozy pomidorów ogólnokrajowych. W 113 rejsach LOT przewiozł z Kairu do Warszawy ok. 1 200 ton tych świeżych jarzyn.

▲ Od kilku tygodni LOT przewozi z Budapesztu do Warszawy, Gdańska, Katowic, Rzeszowa jednodniowe kurczęta dla celów hodowlanych. W jednym tylko miesiącu maju przewieziano jest przewoź ponad milioną piskląt. Jeden 11-18 zabiera ich około 80 tysięcy.

▲ Wraz ze sztandarem przechodnim Prezesa Rady Ministrów i Centralnej Rady Związków Zawodowych, zdobytym we współzawodnictwie przedsiębiorstw transportu drogowego i lotniczego, załoga LOT-u otrzymała nagrodę w wysokości 200 tysięcy zł. Dobre wyniki roku ubiegłego spowodowały także zwiększenie o 40% nagród dla pracowników z funduszu za osiągnięcia ekonomiczne.

▲ W dniu 24 kwietnia odbyło się w PLL LOT zebranie zakładowej organizacji Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, na którym wybrano nową radę zakładową przedsiębiorstwa.

Szanowny Panie Redaktorze!
Po przeczytaniu korespondencji w „Skrzydlatę Polkę” (nr 13/1981) z 28.III.1982 r.) pt. „Obozy?”, chciałbym autorowi i nie tylko jemu przedstawić stanowisko własne uczestników obozu kondycyjnego kadry latającej, odbytego w Iwonie-Zdroju w okresie od 16 do 28 stycznia 1972 r.

Sprawa pierwsza: sugestia zlokalizowania obozu w Iwonie-Zdroju wypłynęła od samych zainteresowanych, tzn. personelu latającego Aeroklubu PRL. Należy tu zaznaczyć, że większość uczestników to ludzie, używając swego autora artykułu, „już nieco zestarzały, jak kierownicy jednostek, szefowie wydziałów oraz instruktorzy”.

Iwonie-Zdrój to stare, znane w całej Polsce uzdrowisko, pięknie położone między górami i co ważne o swoistym mikroklimacie (nie obryzanie skupiska, do którego należały 4 typy mieszkańców).

Sprawa druga: dlaczego Iwonie-Zdrój? Jak już wspominałem Iwonie, pomysły zostały przed wszystkim dla tej części kadry, która wymaga pewnego „podreperowania” zdrowia. Każdy z uczestników mógł korzystać z leczenia sanatoryjnego według orzeczenia wysokiej klasy specjalistów tutejszego uzdrowiska. Dla informacji podam, jakie schorzenia tu się leczą: choroby stawów, dróg oddechowych, krążenia itp. Następnie uzięto pod uwagę bliskość pięknych Bieszczadów. Takich miejscowości turystycznych jak Łańcut (zabytkowy zamek) Dukla (Dolina Śmierci), Krynica (perła polskich uzdrowisk), Wieliczka (prastara kopalnia soli), Bircza-Komańcza (stynna wąskotorówka, tzw. „ciuchcia”, przebiegająca w najbardziej dzikim i malowniczym terenie Bieszczadów), pomnik gen. Świerczewskiego w Jablonie, Ustianowa — kolebka polskiego szybownictwa wraz z pięknym pomnikiem wybudowanym ku czci poległych lotników polskich na wszystkich frontach II wojny światowej, znajdujący się już po stronie CSRS. Tu pragnę nadmienić, że uczestnicy obozu zwiedzili wszystkie te miejscowości, mając do dyspozycji autobus polskiego Aeroklubu Podkarpackiego. Jeśli chodzi o uprawianie sportów zimowych, to pragnę poinformować, że Iwonie-Zdrój posiada ku temu pełne walory i zaplecze.

Ostatni argument to sprawy socjalno-bytowe, które mają też niebagatelną rolę w samopoczuciu uczestników. Oboz ułożono w zlokalizowanym w znanym domu wczasowym „BARBURKA” (działki przychodni Ministerstwa Górnictwa i Energetyki), który służył z najlepszą kuchnią i wyposażeniem wewnątrz (2 i 3-osobowe pokoje z ciepłą i zimną wodą w każdym pokoju oraz radiolodowizorem, telewizorem w ogólnym i wyposażeniem w ogólnym).

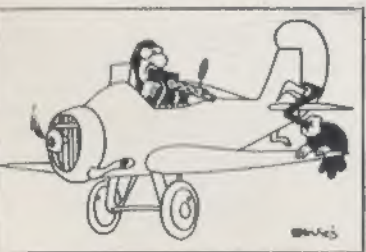
Tak więc w odczuciu wszystkich uczestników oboz był trafnie wybrany, dobrze zorganizowany, a jako dowód tego co pisałem było właśnie spójne podziękowanie Rady Obozowej na ręce prezesa Zarządu Głównego Aeroklubu PRL gen. br. n. Władysława Jagiełły oraz dziękczynnego artykułu do redakcji „Skrzydlatę Polkę”, napisanego przez jednego z uczestników (członka Rady Obozu).

Autor artykułu „Obozy?” nie był w ogóle zorientowany w sprawie i wprowadził tylko w oburzenie uczestników obozu w Iwonie-Zdroju.

Pozostaje z szacunkiem:

ZYGMUNT RICHTER
Krosno

Red. Do listu dołączono osiem oświadczeń uczestników obozu kondycyjnego w Iwonie-Zdroju, potwierdzających treść listu Zygmunta Richtera.



B LISKI 300-tysięczna rzesza pracowników transportu drogowego i lotniczego — członków Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, do którego należą m. in. pracownicy Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, PLL LOT, Aeroklubu PRL i Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — obchodzą w przedostatnią niedzielę kwietnia swoje doroczne święto — Dzień Transportowców i Drogowców.

Centralna akademія z okazji tego święta odbyła się 22 kwietnia w Kielcach. Gośćmi transportowców i drogowców był wicepremier Z. Tumał, który przekazał im pozdrowienia i podziękowania za ich rzetelną pracę od I sekretarza KC PZPR E. Gierka i premiera P. Jaroszewicza.

W ostatnim roku podjęto wiele decyzji istotnych dla transportu. Przykładowo Z. Tumał wymieniał w swym przemówieniu w czasie uroczystości tak istotną dla lotnictwa cywilnego decyzję, jak zakup samolotów IL-62 i realizowany już program modernizacji lotnisk krajowych.

Minister Komunikacji M. Zajączkowski, omawiając z kolei na akademii 10-letni dorobek w dziedzinie transportu i drogownictwa (ponieważ już po raz dziesiąty obchodzona w Polsce Ludowej Dzień Transportowców i Drogowców), podkreślił, że w tym okresie powstało jednak wiele dyspozycji, gdyż za szybkim wzrostem zadań nie nadążał rozwój bazy technicznej.

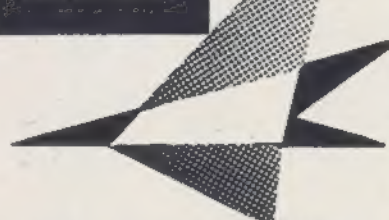
Jest rzeczą zrozumiałą, podkreślił minister, że nie można od razu rozwiązać wszystkich nabrających problemów. Powstały jednak warunki sprzyjające lepszej pracy, co w efekcie prowadzi do bardziej efektywnego wykorzystania posiadanych możliwości.

Minister Zajączkowski posłużył się przykładem LOT-u, który od 1 stycznia br. pracuje według zasad nowego systemu ekonomicznego. Zapewnia to przedsiębiorstwu szersze możliwości podejmowania operacyjnych decyzji.

Miła nam przy tym podkreślić wraz z gratulacjami dla załogi Polskich Linii Lotniczych LOT, że otrzymała ona na tej akademii m. in. sztandar przechodni prezesa Rady Ministrów i CRZZ — za zajęcie pierwszego miejsca we współzawodnictwie międzyzakładowym za rok 1971.

Pragniemy też serdecznie pogratulować przodującym pracownikom transportu odznaczonym państwowymi, m. in.:

NA NASZYM HORYZONCIE



długoletnim pracownikiem i działaczem lotnictwa — Jerzemu Osieńskiemu i Romanowi Nagórskiemu z CZLC, którzy odznaczni zostali Krzyżami Kawalerskimi Orderu Odrodzenia Polski oraz Zdzisławowi Łasockiemu z CZLC i Leopoldowi Borowskiemu z ZRIK, odznaczonymi Srebrnymi Krzyżami Zasługi.

W Aeroklubie PRL odbyła się w końcu kwietnia kilka spotkań. 27 kwietnia obradował Komitet Organizacyjny Jubileuszowego X Rajdu Samolotowego Dzielnicarzy i Pilotów, który wystartuje już za dwa tygodnie. Tego samego dnia w siedzibie Biura ZG APRL na wspólnej naradzie przedstawiciele Aeroklubu PRL i Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego we Wrocławiu omówiono nader ważne sprawy dotyczące przyszłego wykorzystania w pracy absolwentów specjalizacji lotniczej WSWF. Wnioski z narady mogą mieć istotne znaczenie dla wzrostu i dalszego rozwoju wysoko wykwalifikowanej kadry Instruktorskiej w naszym lotnictwie sportowym. Dwa dni później Prezydium ZG APRL spotkało się w Warszawie z wyróżniającymi się instruktorami lotniczymi Aeroklubu PRL. Był to swego rodzaju zlot, którego uczestnicy wymienili między sobą doświadczenia oraz podzieliли się spostrzeżeniami odnośnie pracy i organizacji szkolenia w lotnictwie sportowym. Przewodzący instruktorzy otrzymali dyplomy uznania i okolicznościowe propozycje.

Jak z tego wynika, nabrzmiałe problemy kadry instruktorskiej w aeroklubach znalazły się ostatnio w centrum

zainteresowania władz naczelnych Aeroklubu PRL. Sądzymy, że będą w dalszych działaniach pomyślnie rozwiązane. „Skrzydlatę” przy tym była. Brała bezpośredni udział w tych wszystkich spotkaniach i do spraw tu sygnalizowanych powrócimy w następnych numerach w oddzielnych publikacjach.

Pojechaliśmy także do Wrocławia, gdzie 28 kwietnia Główny Ośrodek Badawczy Lotnictwa-Lekarskiego APRL — laureat Dyplomu Honorowego FAI — obchodził 20-lecie swego istnienia. Niezależnie od gratulacji, które złożyliśmy zasłużonemu jubilatowi osobiście w stolicy Dolnego Śląska, składamy je raz jeszcze publicznie na tym miejscu, aby podkreślić nasze uznanie dla bogatego dorobku tego Ośrodka i unikalnych osiągnięć w działalności lotniczo-lekarskiej dla sportu lotniczego.

Skończyła się mowa o Wrocławiu, to pragniemy przy okazji gorąco pozdrowić i przekazać nasze najlepsze życzenia dla działaczy i pracowników lotnictwa w stolicy Dolnego Śląska — z okazji obchodzonego 7 maja tradycyjnego Dnia Wrocławskich Skrzydeł.

N ADSZEDŁ nam tymczasem maj. Piękny, zielony — chyba najpiękniejszy ze wszystkich miesięcy roku. Tradycyjnie wybieramy się na kermasze, które już po raz dwudziesty piąty organizowane są u nas w dorocznych dniach Oświaty, Książki i Prasy. Okazja do konfrontacji i przemyśleń, także nad stanem naszej oświaty lotniczej, książki i prasy lotniczej. Zbiegły się te dni z ćwierćwieczem zasłużonej oficyny wydawniczej — Wydawnictwa MON. Mamy wiele uznania dla tego przedsięwzięcia, które wydaje książki nie tylko dla ludzi w mundurach, o szczególnie nam się zasłużyło w dziedzinie wydawnictw lotniczych. Mamy też wiele sentymentu dla Wydawnictwa MON, które w pierwszych latach swego istnienia działało pod nazwą „Prasa Wojskowa”, ponieważ było kilka lat również wydawcą naszej „Skrzydlatę”.

Z okazji 25 lat działalności Wydawnictwa MON (dorobek zamyka się 5 tysiącami tytułów o łącznym nakładzie 120 milionów egzemplarzy), nasze serdeczne gratulacje dla całej załogi. Gratulacje i prośba: marzy nam się dokumentalna księga „Lotnictwo Polski Ludowej”. Chcielibyśmy doczekać się jej na 30-lecie PRL.

(kon)



W styczniu jeden z członków załogi „Apollo - 16” zachorował. Program przygotowań do kolejnej wyprawy księżycowej nie uległ zakłóceniu. Thomas Mattingly, John Young i Charles Duke na pokładzie statku „Apollo - 16” wystartowali w stronę Księżyca dnia 16 kwietnia z planem, 19 kwietnia osiągnąć orbitę okołoksiężycową. 20 kwietnia statek księżycowy z Youngiem i Dukem wyładował na powierzchni Srebrnego Globu, a 21 kwietnia dwaj

astronauci rozpoczęli pracę na powierzchni Księżyca. Podczas lotu docelowego było nieco kłopotów natury technicznej. Powrót z Księżyca nastąpił 27 kwietnia i tylko tyle można podać zgodnie z napływającymi informacjami do chwili pisania niniejszego. Start przeprowadzono przy pomocy „Saturna-V (511)”, który przy starcie miał masę 2921 ton. Masa statku „Apollo-16” wynosiła: kabina załogi — 5844 kg, podzespół silnikowy i wyposażeniowy — 25514 kg, statek księżycowy — 14429 kg. Masa wyposażenia statku księżycowego („Orion”) wynosiła 558 kg. O około 8 kg więcej niż w poprzedniej wyprawie. Ciąg startowy wszystkich silników rakiet nośnej wyniósł 34 556 650 N (czyli 3370 ton). Amerykanie po raz pierwszy podali wartość ciągu w międzynarodowych jednostkach — w niutonach.

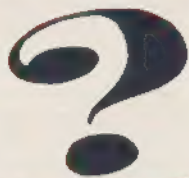
Czternastego kwietnia na orbicie okołoziemskiej umieszczony został nowy zupełnie obiekt kosmiczny, radziecki próbnik „Prognos”. Próbnik ten, o masie 845 kg, przeznaczony jest do badania Słońca. Porusza się po niezwykle wydłużonej eliptycznej orbicie: w apogeum — 200 tys. km, a perigeum — 950 km. Początkowy czas obiegu próbnika wokół Ziemi wynosił 97 godzin. Na pokładzie nowego próbnika zabudowano liczną aparaturę przeznaczoną do badania promieniowania słonecznego. Między innymi chodzi o dokładne ustalenie mechanizmu wyrzucania strumienia plazmy słonecznej i innych zagadnień, które być może ułatwią przewidywanie wybuchów na Słońcu. Stąd też nazwa próbnika — „prognos”. Wyślanie nowego satelity na tak wielkie wysokości oznacza, że badania Słoń-

ca rozszerzane są w ZSRR coraz bardziej, zgodnie zresztą z wytyczonym programem badania przestrzeni okołoziemskiej. Wszystko wskazuje, że nowy satelita będzie długowieczny.

13 kwietnia w siedzibie prezydium Akademii Nauk ZSRR w Moskwie odbyła się wymiana próbek gruntu księżycowego między uczonymi radzieckimi i amerykańskimi. Amerykanie otrzymali 2 gramy gruntu pobranego przez automat „Luna-20” oraz zdjęcia rejonu lądowania próbnika. Uczenni ZSRR otrzymali 1 gram gruntu księżycowego pobranego przez załogę statku „Apollo-15”. Wymiana myśli naukowej, współpraca techniczna między narodami o szczytne cele realizowane już i napawające optymizmem na przyszłość.

PE

Na jaką książkę czekam?



OSTATNIO przeprowadziliśmy krótkie rozmowy z kilkusetoma naszymi Czytelnikami. Tematem tych rozmów było tylko jedno pytanie: Na jaką książkę czekam?

Pytając o książkę mieliśmy na myśli oczywiście książkę lotniczą. A więc jaka książka powinna być napisana, wydana i jaka winna się znaleźć na półkach księgarskich? Krótko mówiąc, chodziło nam o książkę zarówno do czytania jak i korzystania z niej, książkę potrzebną do szkolenia i uzupełniania wiedzy lotniczej.

Wypowiedzi zamieszczamy w kolejności przeprowadzanych rozmów.

CZESŁAW BIESZCZAD (kapitan pilot Polskich Linii Lotniczych LOT). Przede wszystkim czekam na podręcznik dotyczący ruchu lotniczego. W książce tej winny być przedstawione wyczerpująco zagadnienia kontroli naziemnej i kontroli tej z punktu widzenia załóg latających. Ponadto pasjonują mnie książki o charakterze pamiętnikarskim. I na taką książkę lotniczą również czekam.

MICHAŁ GOSZCZYŃSKI (kierownik redakcji w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności). Przyznam się, że czekam na wiele książek lotniczych. W pierwszej kolejności jednak oczekuję rzetelnej pozycji o udziale polskich lotników w drugiej wojnie światowej. Mam na myśli książkę historyczną, a nie beletrystyczną. Od wielu lat czekam również na dużą encyklopedię lotniczą.

ZDZISŁAW DUDZIK (starszy inspektor wykształcenia ZG Aeroklubu PRL). Od szkolnych lat, a więc już

od dawna, interesują mnie wspomnienia, pamiętniki lotników, dobre powieści lotnicze. Każda nowa książka z tej dziedziny staje się dla mnie zajmującą lekturą. Wypowiadając się jako pracownik wykształcenia lotniczego, za najpilniejsze uważam wydanie podręczników dotyczących wykształcenia pilota samolotowego. Na przykład odczuwa się dotkliwy brak podręcznika akrobacji lotniczej.

WOJCIECH MOZDYNIWICZ (wyczynowy pilot szybowcowy, instruktor). Interesuję się szybownictwem, jego rozwojem, osiągnięciami pilotów, konstrukcjami. Dużo na ten temat wiem. Niemniej czekam na obszerną monografię dziejów szybownictwa polskiego. Historię, moim zdaniem, bardzo potrzebną i na czasie.

ZBIGNIEW PELCZARSKI (sekretarz Zarządu Krajowego Klubu Twórców Lotniczych). Cóż, na jaką książkę czekam? Przede wszystkim na dobrą, współczesną powieść o prawdziwych ludziach polskiego lotnictwa.

LESZEK KOMUDA (działacz lotniczy). Czytam zapowiedzi wydaw-



nice zarówno w informatorach, jak i w prasie. Ale jak do tej pory nie znajduję w nich nawet wzmianki o książkach, na które czekam (ale sądzę, że nie tylko ja). Mam na myśli dwie pozycje: dobrą historię lotnictwa polskiego i konstrukcji lotniczych oraz ilustrowaną encyklopedię lotniczą. Obie książki winny być przygotowane rzetelnie, bardzo starannie, aby w ich treści nie było nieścisłości. Ponadto ciągle czekam na nowe wspomnienia lotników i konstruktorów lotniczych.

JOZEF SKRZYPEK (oficer Wojsk Obrony Powietrznej Kraju). Czekam na dobrą powieść obrazującą walki polskich lotników we wrześniu 1939 roku. Oprócz powieści oczekuję na pracę o charakterze dokumentu przedstawiającego dorobek współczesnego polskiego lotnictwa wojskowego, a w szczególności lotnictwa myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Moim zdaniem powinna to być książka popularna, bogato ilustrowana, której przeznaczeniem będzie szeroki krąg czytelników, głównie młodzieży.

ANDRZEJ PAZIO (kierownik szkolenia i ruchu lotniczego Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego). Czekam na podręcznik dotyczący mechaniki śmigłowca. Wzorem dla takiego podręcznika może być bardzo dobra książka inż. Władysława Nowakowskiego. Z ogromną satysfakcją przeczytałbym współczesną powieść z życia pilotów naszego lotnictwa cywilnego.

WŁADYSŁAW NIESTOJ (konstruktor, modelarz wyczynowy). Moją książką, na którą czekam, jest historia polskiego lotnictwa cywilnego. Mam oczywiście na myśli pracę dokładną, opartą na dokumentach, przedstawiającą nasz ogromny dorobek na tym polu. Jest o czym pisać. Proponowałbym nawet, jeśli



zajdzie potrzeba, aby historię tę przedstawić w dwóch, względnie trzech tomach. Ponadto zachęcałbym kontynuowanie przeglądu konstrukcji modeli latających, głównie polskich... i najlepszych konstrukcji światowych.

ROMAN LEWANDOWSKI (skoczek doświadczalny). Poza wspomnieniami lotników z lat pokoju i wojny, które najchętniej czytam, bardzo bliskie są mi książki o tematyce spadochronowej. Chciałbym nabyć pracę na temat nowoczesnego spadochroniarstwa. W tym przypadku mam na myśli poprawioną i uzupełnioną książkę Stasiewicza. Ponadto czekam na wznowienie książki o spadochronach.

BOHDAN JANCELEWICZ (prezes Aeroklubu Warszawskiego). Czekam na podręcznik typu akademickiego pod tytułem „Podstawy budowy samolotów i śmigłowców”. Podręcznik taki, w dwóch tomach, uważam za bardzo potrzebny i na czasie. Oprócz tego czekam na pamiętniki lotników i konstruktorów, ludzi którzy swoją działalnością przyczynili się do rozwoju lotnictwa.

TADEUSZ KAMIŃSKI (szef propagandy Aeroklubu PRL). Przede



wszystkim oczekuję obszernej monografii, obejmującej całokształt działalności lotnictwa sportowego w naszym kraju. Mam na myśli zarówno jego przeszłość jak i teraźniejszość.

TADEUSZ STEPIEN (dziennikarz, publicysta lotniczy). Chciałbym mieć w swojej bibliotece album wszystkich polskich konstrukcji lotniczych. W albumie takim winny być uwzględnione nie tylko szybowce i samoloty, ale również balony, spadochrony, śmigłowce i motoszybowce.

STANISŁAW MAJEROWSKI (pilot sanitarny). Jeśli można, to na pytanie chciałbym odpowiedzieć dwukrotnie. Po pierwsze: pasjonują mnie wspomnienia, różnego rodzaju pamiętniki lotników i konstruktorów. Na ogół zawierają one wiele interesującego materiału poznawczego. Czekam więc na każdy nowy pamiętnik pilota, na każde wspomnienie lotników w formie książkowej. Po drugie: elementem bardzo ważnym, istotnym w mojej pracy zawodowej, jest ciągle podnoszenie wiedzy specjalistycznej. Stąd też i moje oczekiwanie na każdą książkę dotyczącą użytkowania śmigłowców.

ANDRZEJ GLASS (publicysta, pracownik Instytutu Lotnictwa). Czekam nie na jedną, lecz na kilka książek. Przede wszystkim na prace dotyczące monografii udziału lotników polskich w drugiej wojnie światowej, w pierwszej kolejności we Francji, a następnie w Anglii. Ponadto oczekuję prac, w których omówione zostaną konstrukcje lotnicze, na których latali Polacy.

ADAM FLIS (pracownik Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego). Gdy napotykam w księgarni na pozycję dotyczącą wspomnień lotników bądź konstruktorów lotniczych, niezwłocznie ją kupuję. Po prostu pasjonują mnie książki o charakterze pamiętnikarskim. Ponadto od dłuższego czasu czekam na historię polskiego lotnictwa powojennego.

Tyle nasi rozmówcy.

Ich wypowiedzi są sygnałem dla naszych wydawnictw, na jakie książki czekają oni, jakie ich interesują, a tym samym jakich brak jest na rynku księgarskim. Przy tej okazji wypada stwierdzić, że najpilniejszym staje się wydanie czterech typów książek: pierwszy — specjalistyczne, potrzebne w pracy zawodowej lub nauce; drugi — historyczne, głównie dotyczące lotnictwa polskiego; trzeci — encyklopedyczne oraz czwarty — o charakterze pamiętnikarskim.

Na prace, o których mówili nam nasi Czytelnicy, nie tylko czekają oni sami, ale większość młotników książek. Wierzmy, że wszystkie tytuły, gdy tylko zostaną wydane, okażą się pożyteczne i tym samym przyczynią się do rozszerzenia tak bardzo potrzebnej wiedzy lotniczej.

Rozmawiał: T. MALINOWSKI



W RAMACH integracji przemysłu z handlem zagranicznym, mający przed sobą nowe perspektywy rozwoju przemysł lotniczy i silnikowy doczekał się również własnego przedsiębiorstwa handlu zagranicznego. Nowa komórka organizacyjna Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „Delta” powstała 1 kwietnia 1971 r. i nosi nazwę: **Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Lotniczego PEZETEL**, z siedzibą w Warszawie, przy ulicy Przemysłowej 28.

PEZETEL, chociaż nie przejął jeszcze od central handlowych wszystkich wyrobów przemysłu lotniczego i silnikowego, może się już, po roku działalności, pochwalić istotnymi osiągnięciami handlowymi. Ważne jest przy tym, że efektywność eksportowanych przez to przedsiębiorstwo towarów i usług jest bardzo wysoka. Plan eksportu w 1971 r. wykonany został w 106,2 procent. Plan obrotów PEZETELU w zakresie eksportu i importu na rok bieżący wynosił 320 milionów złotych dewizowych, co stanowi wzrost o 32 procent w stosunku do roku ubiegłego. Zakłada się, że obroty te będą nadal wzrastać. W pierwszym kwartale bieżącego roku plan roczny eksportu wykonano w 26 procentach. Towary eksportowe przemysłu lotniczego i silnikowego docierają do wielu krajów. Podstawowym i stałym odbiorcą polskiego sprzętu jest Związek Radziecki. Sprzęt lotniczy eksportowany jest jednak także do innych krajów Europy.

W roku bieżącym PEZETEL bierze udział w 33 wystawach sprzętu za granicą m. in. w Kijowie, Kairze, Trypolisie, Brukseli, Barcelonie, Izmirze, Budapeszcie i Zagrzebiu oraz w Chińskiej Republice Ludowej, pokazując pełny asortyment bądź wybrany sprzęt, w zależności od specyfiki rynku.

Jedną z większych ekspozycji PEZETELU miała miejsce na tegorocznych Międzynarodowych Wiosennych Targach w Lipsku, gdzie spotkała się z wielkim uznaniem. Ekspozycji tej wiele uwagi poświęcił przedstawiciel władz NRD z I sekretarzem KC SED Erichem Honeckerem, a także delegacja radziecka z sekretarzem generalnym RWPG N. Fiedjewem oraz liczną handlową z innych krajów.

Również na najbliższych Międzynarodowych Targach Poznańskich PEZETEL przedstawi pełną ofertę eksportową, wystawiając równolegle z silnikami wysokoprężnymi, aparaturą paltową, jednośladowymi, hydrauliczną siłową i elektrycznymi wózkami golfowymi także silniki lotnicze, przyrządy pokładowe, samoloty, śmigłowce i szybowce.

Eksport kooperacyjny w postaci dostaw części i elementów według dokumentacji odbiorcy i eksport na rynki trzecie (dotyczy to kooperacji

w ramach RWPG i z innymi partnerami) uważany jest za najbardziej przyszłościowy kierunek rozwoju.

PEZETEL posiada wielu przedstawicieli handlowych w Europie, Azji, Afryce, Ameryce Południowej i Australii. Tworzy się dalsze stałe i półstałe delegatury w wielu krajach. 1 kwietnia br. otwarto delegaturę w Moskwie. Wkrótce PEZETEL będzie posiadał własne delegatury na Węgrzech, w Rumunii, NRD i Egipcie. Przywiązuje się też wielką wagę do obsługi technicznej wyeksportowanego sprzętu. Stąd w licznych krajach utrzymywani są stałi delegaci, którzy prowadzą serwis gwarancyjny i doraźne szkolenie miejscowego personelu obsługującego polski sprzęt, opracowują zapotrzebowanie na części zamienne, prowadzą fachowe porady techniczno-eksploatacyjne, itp.

Pośród sprzętu lotniczego PEZETEL eksportuje aktualnie samoloty wielozadaniowe w tym aeroklubowe i rolnicze, szybowce, przyrządy pokładowe, lekkie śmigłowce uniwersalne i silniki lotnicze. Walory samolotów i śmigłowców polskiej produkcji wysoko cenią sobie liczni użytkownicy w Związku Radzieckim, Bułgarii, Jugosławii.

Zgodnie z ustaleniami RWPG Polska specjalizować się będzie w produkcji i eksporcie samolotów gospodarczych, lekkich śmigłowców, szybowców i motoszybowców. Warto dodać, że Polska jest jednym z 6 krajów na świecie produkujących seryjnie śmigłowce.

Podkreślić należy, że w produkcji i eksporcie polskiego sprzętu lotniczego czołowe miejsce zajmują samoloty rolnicze, a co szósty samolot na świecie wykonujący prace dla rolnictwa pochodzi z polskich wytwórni.

Dzięki zróżnicowanemu wyposażeniu prace agrotechniczne wykonywane przez ekipy PEZETELU obejmować mogą nawożenie, zasiewy, zwalczanie szkodników upraw polowych, plantacji bawełny, tytoniu, gajów oliwnych, sadów, lasów itp. W zależności od potrzeb i interesu klienta PEZETEL oferuje: usługi agrolotnicze przy pomocy własnego sprzętu i personelu, dostawę kompletnych baz agrolotniczych (sprzęt lotniczy, i naziemny, zaplecze, itp.), samoloty wyposażone w odpowiednią aparaturę, usługi załóg latających i specjalistów lotniczych.



Niektóre z ofert eksportowych PEZETELU: śmigłowce Mi-3 (powyżej)...



...szybowiec wyczynowy SZD-36 „Cobra-18”.



...samoloty wielozadaniowe PZL-104 „Wilga” i PZL-101 „Gawron” (w wersji rolniczej)...

Lotnisko Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu, 11 kwietnia 1972 r. Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Lotniczego PEZETEL prezentuje dziennikarzom i zaproszonym gościom możliwości eksportowe w zakresie sprzętu lotniczego.

Zdjęcia autora



Polska od kilku lat świadczy usługi agrotechniczne za granicą. Rolnicze „Gawrony” i Any-2 pracowały lub pracują z powodzeniem w ARE i Sudanie. Polskie usługi agrolotnicze to zwiększenie plonów przy jednoczesnym zmniejszeniu nakładów przeznaczanych na tradycyjne zwalczanie szkodników upraw rolnych. Dodać warto, że usługi agrolotnicze prowadzi od 1 stycznia 1972 r. Zakład Usług Agrolotniczych istniejący przy WSK-Okecie. Reprezentantem tych usług, tak jak i sprzętu lotniczego za granicą, jest jednak PEZETEL.

Kolejną ofertą PEZETELU są szybowce, które latają nad wszystkimi kontynentami. Na liście importerów tych doskonałych maszyn znalazło się wiele krajów.

Nie tylko jednak eksport jest dziedziczą działalnością PEZETELU. Przedsiębiorstwo zajmuje się również importem sprzętu lotniczego. M. in. zakup przez PLL LOT trzech samolotów IL-82 dokonywany był za pośrednictwem PHZ PL PEZETEL.

Na krajowej liście eksporterów jeśli chodzi o wartość sprzedawanych produktów, przemysł lotniczy i silnikowy zajmuje drugie miejsce po przemyśle okrętowym. Jest to najlepszym świadectwem zaufania do tego sprzętu oraz wysokiej jakości usług lotniczych.



Zdjęcie: St. Basiora

O PERSPEKTYWICZNY PLAN LOTNICTWA SPORTOWEGO

JERZY POMIANOWSKI

S MIAŁE, pełne rozmachu koncepcje rozwoju naszej ojczyzny umożliwiają poszczególnym gałęziom gospodarki i wszystkim dziedzinom życia społecznego na optymistyczne spojrzenie w przyszłość, co między innymi znajduje swój wyraz w bogatych i dynamicznych planach perspektywicznych. Przed lotnictwem, które znalazło się obecnie w szczególnie sprzyjającej atmosferze, również otworzyły się szerokie horyzonty.

O ile jednak lotniczy przemysł i powietrzna komunikacja sprezytowały już swoje zamierzenia na najbliższe kilkanaście lat, to jak dotąd w sporcie lotniczym poczynania mające na celu wytyczenie dróg dalszego, gdzieś po lata osiemdziesiąte, intensywniejszego rozwoju, są zbyt nieśmiałe i wrywkowe. Ten minimalizm jest tym bardziej niezrozumiały, że obok spełnianych dotychczas funkcji sportowych, wychowawczych i obronnych lotnictwo sportowe może, naszym zdaniem — powinno, włączyć się do tworzonego aktualnie systemu rekreacji i wypoczynku ludzi pracy. W tym zakresie lotnic-

two sportowe musi wyjść naprzeciw społecznemu zapotrzebowaniu, które będzie rosło w miarę poprawy warunków bytowych społeczeństwa. I jeśli naszą narodową ambicją jest „zbudowanie drugiej Polski”, to miarą aspiracji lotników sportowych winna być chęć stworzenia co najmniej jeszcze jednego Aeroklubu.

Pomówmy zatem o problemach, które wynikają z związku z przyszłościowym spojrzeniem na lotnictwo sportowe i jego szeroki rozwój. Wszak i nas — lotników sportowych — stać na więcej i lepiej...

Pierwszym zagadnieniem, do którego należy się ustosunkować przy opracowaniu planu perspektywicznego lotnictwa sportowego jest problem masowości Aeroklubu PRL. Po piętnastu latach działalności lotnictwa sportowego w aktualnym systemie organizacyjnym Aeroklubu PRL liczy — wraz z członkami wspierającymi — kilkadziesiąt tysięcy osób i stan ten nie wykazuje większych wahań w poszczególnych latach. Powstaje zatem podstawowe pytanie — czy tę liczbę członków APRL można uważać za optymalną? Jeśli nie, to czy trzeba się postawić na odtworzenie miliońskiej Ligi Lotniczej? A może lepiej byłoby zrezygnować z kół lot-

niczych APRL istniejących bardziej na papierze i w statystyce niż w życiu, a samą organizację ograniczyć do zrzeszania czynnych zawodników i działaczy, podobnie jak robią to inne związki sportowe? Jak łatwo zauważyć, każde z tych rozwiązań ma swoje dobre i słabe strony, wybór więc wcale nie jest taki oczywisty. Na coś jednak trzeba się zdecydować przy planowaniu perspektywicznym, zdając jednocześnie sobie sprawę z konsekwencji zajętą stanowiska.

Plan perspektywiczny lotnictwa sportowego powinien określać generalne drogi rozwoju Aeroklubu PRL. Można się spodziewać, że jedną z tych dróg będzie rozpowszechnienie pozytywnych doświadczeń z aeroklubami robotniczymi przy wielkich kombinatach. Przykłady bowiem Stalowej Woli, Lubina i Rybnika, a także Świdnika i Mielca wydadają się wskazywać, że właśnie tą drogą sport lotniczy najkorzystniej rozwija się w naszych warunkach społecznych. Jeśli zatem przyjmujemy takie założenie do planu, to wyłoni się kwestia, gdzie w następnych latach powinny powstać nowe aerokluby robotnicze, jakimi metodami należy prowadzić lotniczą aktywizację wielkoprzemysłowej klasy robotniczej.

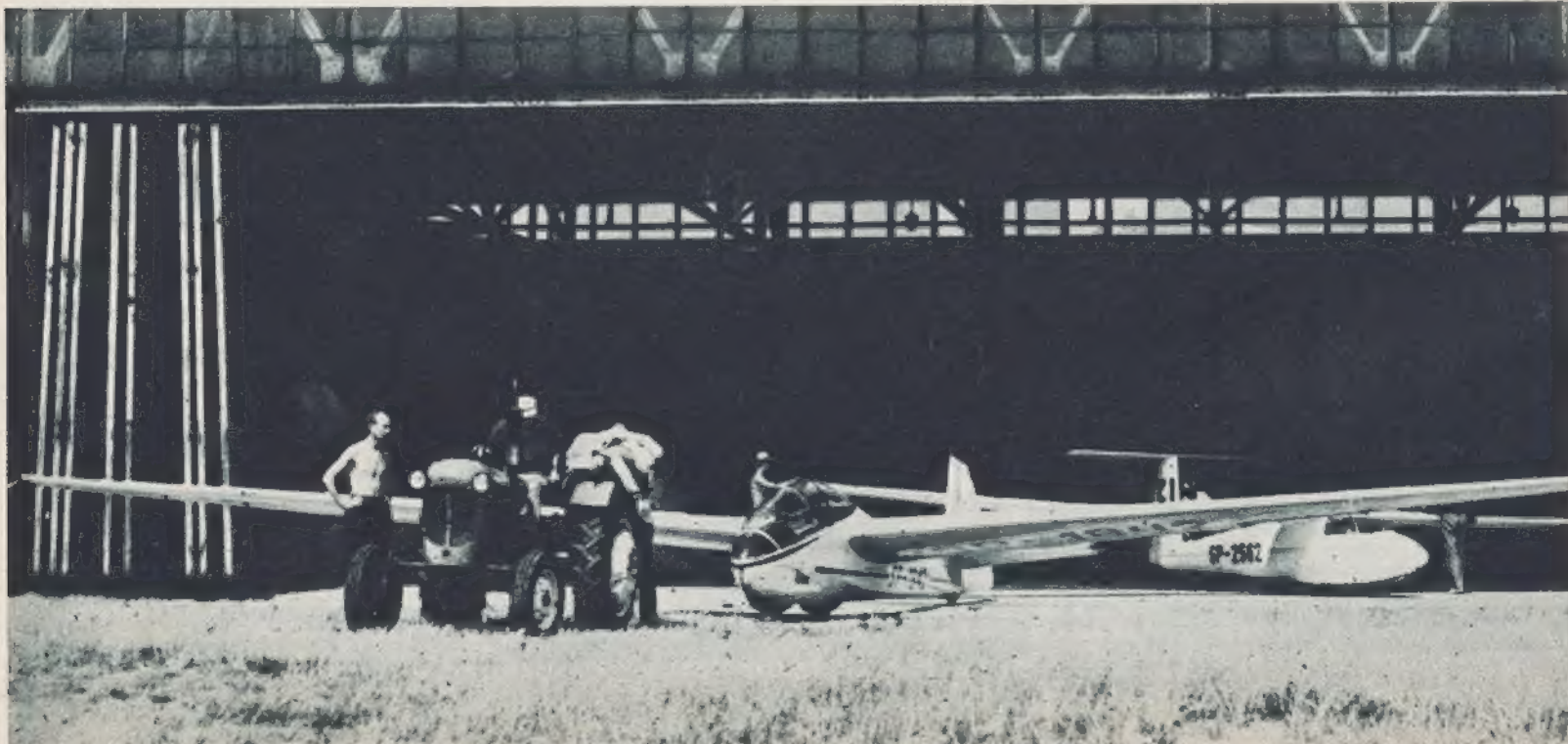
Równocześnie trzeba by się ustosunkować do terytorialnego wyłączenia podziału na aerokluby. Na przykład w niektórych bratnich krajach w jednej miejscowości, na tym samym lotnisku działa kilka aeroklubów — kolejarzy, pocztowców, pracowników określonego kombinatu

itp. System ten ma wiele zalet, bowiem łatwiej wówczas o poparcie lotnictwa („dla swoich”) z funduszu zakładowego, szybciej po pracy zorganizować (wspólny transport) trening itd. Podobnie można by przewidzieć zakładanie sekcji lotniczych przy klubach sportowych — nasze doświadczenia ze spadochroniarzami w klubach wojskowych są nader pozytywne.

Rozwój lotnictwa sportowego to przede wszystkim szerokie szkolenie młodzieży i dlatego koniecznie trzeba rozważyć w trakcie opracowywania planu, czy słuszne jest założenie, iż kandydat na szkolenie praktycznie musi mieć ukończone szesnaście lat, a do otrzymania licencji konieczne jest średnie wykształcenie. Oba bowiem te warunki wpływają hamująco na rozwój zainteresowań sportowych młodzieży (w Sapporo mieliśmy szesnastoletnich medalistów) i hamują szybko awans młodych pilotów.

Brak wieloletnich planów przykro zaznaczył się w działalności niektórych aeroklubów regionalnych, zaskoczonych koniecznością opuszczenia użytkowanego pola wzlotów i... szukania nowego lotniska (np. Warszawa, Gdańsk). A przecież istnieje u nas plan przestrzennego zagospodarowania kraju i poszczególnych regionów. Z opracowaniami tymi musi ściśle korelować plan perspektywiczny lotnictwa sportowego. Musi on przewidywać gdzie, kiedy, z jakich środków będziemy budowali nowe lotniska, aby nasza baza w tej mierze nie uległa zawężeniu. Można

Zdjęcie: L. Zieliński



się spodziewać, że szybki rozwój miast zmusi szereg aeroklubów do budowy nowego pola wzlotów i stąd należy również przy opracowaniu planu zastanowić się nad typizacją projektów. Zagadnienie jest złożone, bowiem przy okazji projektowania wynikną nowe koncepcje: Na przykład, czy warto jest budować dla szybowców hangary? O wiele taniej bowiem i to w dowolnej liczbie można szybowce przechowywać na wózkach w boksach garażowych.

Szczególnie starannych przemysłów z racji braku doświadczeń będą wymagały planowane, nazwijmy to umownie, „usługi dla ludności”. Mamy na myśli uwzględnienie w przyszłej działalności aeroklubów świadczeń poza czystym szkoleniem i sportem. Chodzi o to, przede wszystkim w aeroklubach robotniczych, aby radość z przeżywania lotniczych przygód i w ogóle zainteresowań lotniczych umożliwić większej liczbie osób. Mogą to być, na przykład, grupy zetemessowskie szkolone na specjalnych warunkach. Osoby starsze, które będą mogły szkolić się za częściową odpłatnością. Pierwszy nowatorski krok w tym kierunku zostanie zrobiony na tegorocznym rajdzie dziennikarzy i pilotów, na którym członkami załóg będą również przodujący pracownicy przemysłu lotniczego.

Ogromne pole do popisu przy opracowywaniu perspektywnego planu lotnictwa sportowego znajdują ekonomiści. Wątpliwości bowiem budzi już sam schemat organizacyjny aeroklubu regionalnego, nadmierny formalizm w układzie stanowisk. Można, na przykład, zaufać więcej ludziom, zmienić odpowiednie przepisy i znacznie uprościć gospodarkę materiałową oraz buchalterię. Analizy wymaga polityka remontowa — centralna, a także możliwości napraw w aeroklubach. Oddzielne zagadnienie do rozpatrzenia to zamiana w przyszłości niektórych funkcji etatowych w aeroklubach na społeczne, szersze zastosowanie tzw. póletatów oraz ryczałtów. Zamierzenia w tym zakresie muszą towarzyszyć planowanemu wyrównaniu warunków pracy i płacy w lotnictwie sportowym z innymi rodzajami lotnictwa cywilnego. Celowe też byłoby rozpatrzenie, czy korzystne jest utrzymywanie przez Aeroklub PRL w dalszych latach jednostek specjalnych (np. biura konstrukcyjnego, zakładów naprawczych itd.).

Wracając jeszcze do spraw kadrowych — jakże przecież istotnych — to również w wieloletnim planie powinna znaleźć się odpowiedź na pytanie: skąd będziemy brali kadry kierownicze i instruktorskie oraz jak te kadry będziemy doskonalić. Zastanowienia wymaga też kwestia usystematyzowania i gwarancji awansów pracowników lotnictwa sportowego, wprowadzenia pragmatyki służbowej.

Integralną częścią planu perspektywnego lotnictwa sportowego musi być dalekowszerna koncepcja metod szkoleniowych we wszystkich dziedzinach. Z koncepcji tej muszą wynikać zamierzenia dotyczące rozwoju oraz zakresu działania ośrodków szkoleniowych, treningowych i wyczynowych, jak też planowanych (rodzaj, ilość) zakupów sprzętu i wyposażenia. Dotychczas, niestety, było zazwyczaj odwrotnie. Posiadany sprzęt narzucał koncepcje szkoleniowe, hamował wprowadzanie innowacji, a czasem powodował wręcz straty — na przykład niewykorzystane przed laty „ABC-aki”, a obecnie „Kobuzy”. Przy planowaniu zakupów sprzętu można będzie założyć optymistycznie, że podobnie jak i w

całej gospodarce także i w tym zakresie z rynku producenta („bierzcie to co dajemy i cieszyć się”) przejdziemy na rynek konsumenta („kupujemy tylko to co najlepsze i najbardziej ekonomiczne”).

Obok dalekowzrocznych zamierzeń całego Aeroklubu PRL na plan perspektywny lotnictwa sportowego składać się będą również opracowania w zakresie przyszłościowych kierunków działania w poszczególnych dyscyplinach. Wybór najważniejszych dróg rozwoju poszczególnych dziedzin sportu lotniczego też nie jest ani łatwy ani prosty. Popatrzmy bowiem bliżej na pewne problemy, które czekają na rozstrzygnięcie.

Modelarstwo. Aktualnie Aeroklub PRL zajmuje się w tej dziedzinie wszystkim — od szkolenia podstawowego do przygotowania reprezentacji na mistrzostwa świata włącznie. Czy w przyszłości należy iść tą drogą? Szkoleniem podstawowym wszak zajmuje się równocześnie — i to z wielkim powodzeniem — szereg innych organizacji oraz instytucji. Istnieją modelarnie szkolne, harcerskie, lokowskie, przy domach kultury, osiedlowe. Może zatem Aeroklub PRL w następnych latach powinien nastawić się na szkolenie wyłącznie wyczynowe, organizację imprez sportowych, prowadzenie wzorcowych ośrodków a także kształcenie instruktorów dla wszystkich modelarni? Są to zadania bar-

Odzielny problem — o którym szeroko toczyła się już dyskusja w „Skrzydlatej” — to celowość stworzenia „spadochronowego Leszna”, czyli atrakcyjnego ośrodka wyczynowego i doświadczalnego. Może powstać on w Piotrkowie?

Szybownictwo. Dzięki tej dyscyplinie utrzymuje się w opinii światowej wysoka ranga polskiego lotnictwa sportowego (dowodem tego choćby fakt, że właśnie szybowcowe publikacje ze „Skrzydlatej” są tłumaczone w wielu pismach fachowych za granicą). Tu zasadniczym problemem, którego rozstrzygnięcie pociągnie za sobą wielorakie skutki, jest przejście w szkoleniu podstawowym na motoszybowce. Jeśli zostanie powiedziane TAK, to trzeba szybko wyekspluować do końca wyciągarki i dwumiejscowe szybowce szkolne, a w zakupach sprzętu planować — obok motoszybowców — tylko sprzęt wyczynowy. Plan musi następnie określać ile i jakich ośrodków treningowo-wyczynowych konieczne jest dla zapewnienia rozwoju szybownictwa. Rozpatrzenia też wymaga szereg problemów ekonomicznych — na przykład przejścia w ściąganiu z przelotów wyłącznie na transport za samochodem.

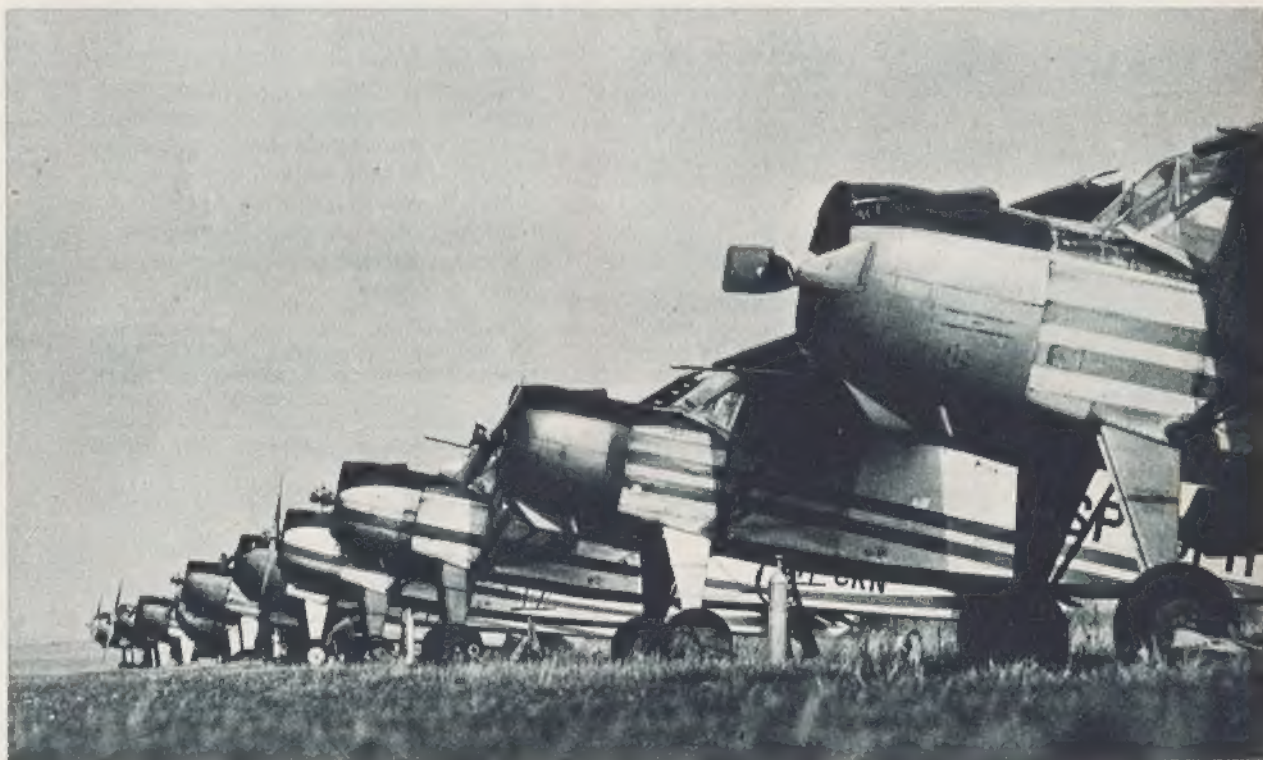
Sportsamolotowy. Tu narosło od lat wiele problemów, których rozwiązanie w perspektywie

kich nie brakuje — powinni dać im radę.

Śmigłowce. Wydaje się, że w planie perspektywnym powinno znaleźć się miejsce dla sekcji śmigłowcowych w niektórych aeroklubach. Wprawdzie sprzęt jest wyjątkowo kosztowny (może otrzymamy jakieś prezenty z wojska), ale zakres użytkowy, możliwości propagandowe i zalety z punktu widzenia obronności (wsparcie oddziałów samobrony) wskazują na celowość — w miarę upływu lat — wprowadzenia śmigłowców do aeroklubów.

★

Wymieniliśmy tu tylko niektóre zagadnienia i problemy, które należy przeanalizować wszechstronnie i rozstrzygnąć przy opracowaniu planu perspektywnego lotnictwa sportowego. Jak jednak widać z tego orientacyjnego zestawienia tych problemów, pracy przy sprecyzowaniu wieloletnich zamierzeń rozwoju lotnictwa sportowego jest wiele. Nasze rozważania na ten



Zdjęcie: B. Koszewski

dzo poważne i skupienie na nich całego wysiłku, bez tracenia środków i energii na zajęcia w modelarniach podstawowych (poza ośrodkiem wzorcowym), byłoby chyba korzystne.

Spadochroniarstwo. Ta dziedzina sportu lotniczego powinna znaleźć się na pierwszym miejscu w planie „umasowienia” lotnictwa w następnych latach. Skoki na stadion, przy okazji różnych imprez, zapewniają jej wyjątkową liczbę kibiców i sympatyków. Koszt skoku jest niewielki, a przy użyciu samolotów wielomiejscowych i spadochronów ze znacznym rezersem — może być jeszcze znacznie mniejszy. Dlatego właśnie spadochroniarstwo powinno mieć największą dynamikę rozwoju w aeroklubach robotniczych. Rozmach w planowaniu perspektywnym w tej dziedzinie wydaje się szczególnie wskazany.

jest konieczne. Na przykład — budować własny czy importować samolot akrobacyjny dla reprezentantów na mistrzostwa świata? Jak ujednolicić sprzęt samolotowy i jakie typy maszyn są w aeroklubach potrzebne? Kiedy i w jaki sposób rozpocząć starty w rajdowych imprezach zagranicznych? Szczególnie istotne zagadnienie — jak wspólnie z przemysłem lotniczym, który powinien partycypować w kosztach, zapewnić reklamę polskich samolotów turystycznych i wielozadaniowych na imprezach sportowych za granicą (przykład — FSO oraz „Polski Fiat”).

Balony. Wydaje się, że w planie perspektywnym nie należy rezygnować z tej samowystarczalnej (reklam!) dziedziny sportu lotniczego. I tradycje i atrakcyjność, i zalety propagandowe przemawiają na korzyść. A że będą pewne kłopoty. Cóż, entuzjaści baloniarstwa — a ta-

temat chcielibyśmy zakończyć dwoma postulatami. Pierwszym pod adresem władz lotnictwa sportowego i komisji specjalnościowych APRL — o przyspieszenie prac nad planem perspektywnym i koncepcjami rozwoju sportów powietrznych. Drugim — pod adresem wszystkich działaczy i lotników sportowych — o zabieranie głosu, o wypowiadanie swoich uwag i postulatów na temat: JAK MA WYGLĄDAĆ W PRZYSZŁOŚCI POLSKIE LOTNICTWO SPORTOWE.

LATAJĄCY CZOŁG

SAMOŁOT SZTURMOWY IŁ - 2



Ił-2 (m 3) w barwach 3 pułku lotnictwa szturmowego z okresu walk o Pomorze. Malowanie maskujące — nieregularne, brązowe plamy na ciemnozielonym tle, od spodu — kolor jasnoniebieski. Pas na kadłubie — czerwony, numer na stateczniku pionowym i obrzeże gwiazd — białe.



Ił-2 (m 3) w barwach PLW pod koniec roku 1943. Od góry — ciemnozielony, od spodu — jasnoniebieski, numer i pas na stateczniku pionowym — białe, kołpak śmigła i górna część statecznika pionowego — żółte.



Ił-2 (m 3) w barwach PLW — rok 1943. Od góry — ciemnozielony, od spodu — jasnoniebieski, numer i pas na stateczniku pionowym oraz pas na kołpaku — białe, kołpak śmigła i górna część statecznika pionowego — czerwone.



Ił-2 (m 3) w barwach lotnictwa radzieckiego — rok 1943. Malowanie maskujące — nieregularne brązowe plamy na ciemnozielonym tle, od spodu — jasnoniebieski. Pasy na kadłubie — czerwone, numer na kadłubie i obrzeża gwiazd — białe.



Ił-2 (m 3) w barwach lotnictwa radzieckiego — rok 1943. Od góry — ciemnozielony, od spodu — jasnoniebieski, napis, strzała i numer na kadłubie oraz znaki pułkowe na stateczniku pionowym — białe.

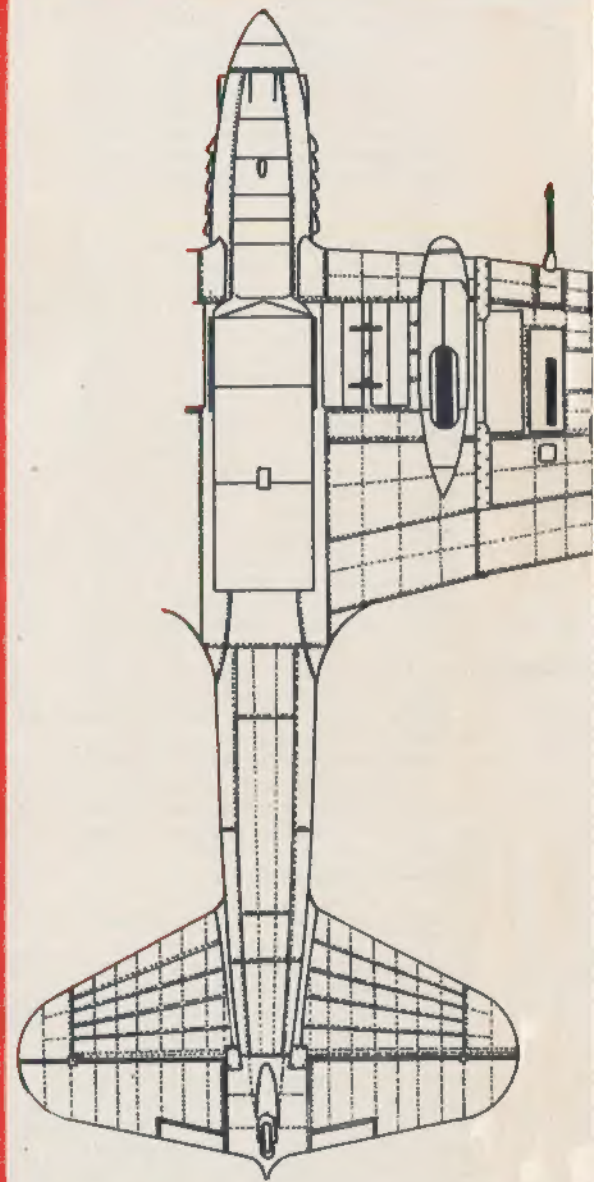
SAMOŁOT szturmowy Ił-2 należał do najbardziej znanych samolotów II wojny światowej. Żołnierze radzieccy nazywali tę maszynę „latającym czołgiem”, a Niemcy — „Schwarzer Tod” („Czarna śmierć”).

Na początku sierpnia 1944 roku Dowództwo Sił Powietrznych Armii Radzieckiej przekazało Wojsku Polskiemu 611 pułk lotnictwa szturmowego, który wyposażony był właśnie w Iły-2. Ten radziecki pułk wcielony został w skład 1 Polskiej Dywizji Lotniczej (później przemianowanej na 4 Mieszana Dywizję Lotniczą), w której znalazł się też 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa” i 2 pułk nocnych bombowców „Kraków”. Pułk 611 zmienił nazwę na 3 pułk lotnictwa szturmowego, a jednocześnie zaczęli do pułku napływać pierwsi lotnicy polscy, zastępujący sukcesywnie personel radziecki.

We wrześniu 1944 roku przystąpiono do tworzenia następnej wielkiej jednostki lotniczej — 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego. W jego skład weszła m. in. 2 Dywizja Lotnictwa Szturmowego wyposażona w samoloty Ił-2, złożona z 6, 7 i 8 pułku lotnictwa szturmowego. Łącznie w pułkach lotnictwa szturmowego było w dniu 1 maja 1945 roku 120 samolotów Ił-2, z czego w:

- 3 pułku lotnictwa szturmowego
 - 33 samoloty (etatowo 32)
- 6 pułku lotnictwa szturmowego
 - 30 samolotów
- 7 pułku lotnictwa szturmowego
 - 29 samolotów
- 8 pułku lotnictwa szturmowego
 - 28 samolotów

Samoloty Ił-2 wchodziły też w skład innych jednostek. Jeden Ił-2 był w 2 sa-



modzelnej eskadrze lotniczej, równiez jeden w Dowództwie 1 MKL, trzy w Dowództwie 2 DLSz, w szesnaście samolotów (etat - 21) wyposażony był 14 lotniczy pułk korygująco-rozpoznawczy. 10 Ilów używano w Wojskowej Szkole Pilotów, a 7 maszyn w 15 zapasowym pułku lotniczym. Ogółem w lotnictwie WP w dniu 1 maja 1945 roku było 158 samolotów Il-2.

Działalność polskich Ilów została wysoko oceniona - sztandar 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego udekorowany został Krzyżem Grunwaldu III klasy, a Dywizja otrzymała nazwę „Brandenburgska”; sztandar 3 pilsz odznaczono Orderem Virtuti Militari V klasy, a 4 MDL, w skład której wchodził 3 pilsz - Krzyżem Grunwaldu II klasy. Polskie jednostki były wielokrotnie wyróżniane w rozkazach Naczelnego Dowództwa Armii Radzieckiej i Naczelnego Dowództwa WP.

Dane taktyczno-techniczne samolotu szturmowego Il-2 (m 3):

Rozpiętość - 14,6 m; długość - 11,6 m; wysokość - 3,4 m; pow. nośna - 38,5 m²; ciężar własny - 4360 kg; ciężar max. - 5510 kg; prędkość max. przy ziemi - 450 km/h; prędkość max. na wysokości 2500 m - 470 km/h; pułap teoretyczny - 6000 m; pułap praktyczny - 4000 m; zasięg - 600 km; napęd - silnik M-38 o mocy max. 1600 KM; nowsze wersje - silnik M-38F (forsirowany) o mocy 1750 KM. Uzbrojenie - 2 k. masz. SzKAS działka WJa lub N-37; 1 w.k.masz. UBT. bomby i pociski rakietowe - 400 do 600 kg.

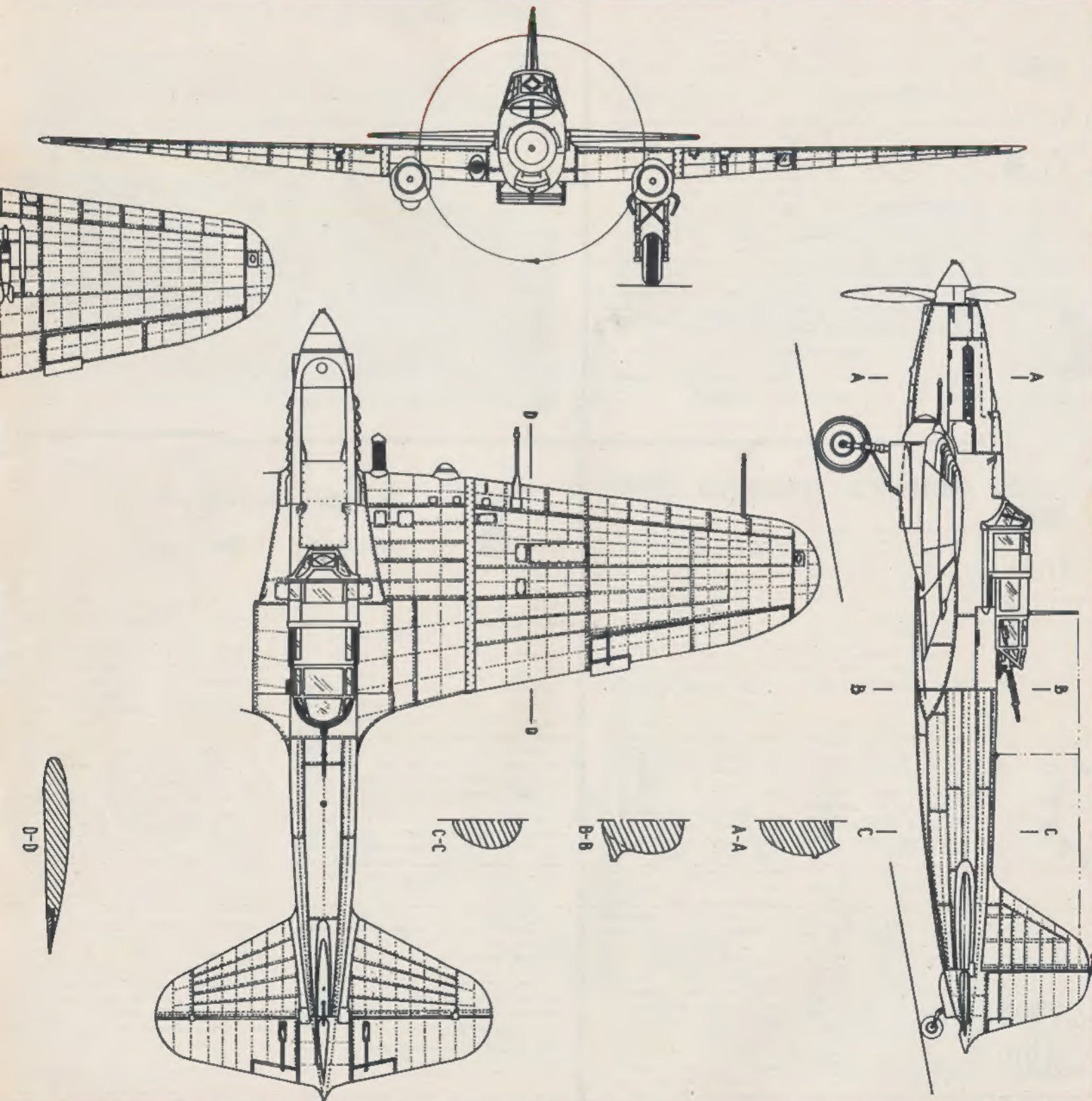
★

(Plan samolotu Il-2 opracowany jest w podziale 1:72)

ADAM JONCA



Radzieckie samoloty Il-2 nad Berlinem w 1945 r. Poniżej z lewej: Il-2 w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Zdjęcia: A. Zięba



SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

MISTRZOSTWA I ZAWODY

W pomysłowy sposób połączone zostały mistrzostwa Rodezji z ogólnie dostępnymi zawodami szybowcowymi w Warren Hills k. Salisbury, w pierwszej połowie października ub. r. Po prostu starty do obu imprez odbywały się naprzemiennie — jednego dnia do mistrzostw, drugiego — do zawodów. W ciągu 2 tygodni odbyło się 7 konkurencji w mistrzostwach i 6 w zawodach. Wszystkie konkurencje rozegrano w lotach docelowo-powrotnych i po trójkątach 100 do 300 km, przy minimalnej ilości lądowań w terenie przygodnym.

3 pierwsze miejsca w mistrzostwach obsadzili zawodnicy Pld. Afryki: 1. Peter Elch (BJ-4), 2. Ted Pearson („Std. Cirrus”), 3. Tim Biggs („Std. Cirrus”). Dopiero czwarty był najlepszy z Rodezjczyków, Jimmy Harold („Std. Libelle”). Ted Pearson latał z nowym audiowariometrem ciekującym VW5KB, lecz z braku doświadczeń w obsłudze tego przyrządu bardziej polegał na wskazaniach polskiego wariometru PZL. Podczas jednej z ostatnich konkurencji pilot wykorzystywał termikę pionącego buszu, gdzie wśród gęstego dymu przez dłuższy czas leciał prosto po kursie przy stałym wznoszeniu 6 m/s.

SIGMA PRZYSZPARZA KŁOPOTÓW

Wyniki wstępnych prób (oblatanego 13.9.73) superszybowca brytyjskiego „Sigma” nie są zbyt zachęcające. Pierwsze wypuszczenie kłap w locie dało przerażającą głośny efekt akustyczny (na poziomie odporności pilota!) skutkiem drgań elastycznych elementów prowadzenia kłapy w strumieniu powietrza. Tarcie w skomplikowanym układzie giętkich i bezszczelinowych kłap okazało się za duże, a ciśnienie w hydraulicznym napędzie kłap — za małe. Aby poruszyć kłapami, pilot „pompuje” pedałami steru kierunku (jednocześnie obu nogami) — wymaga to obecnie tułowia pełnej rozporządzalnej siły, która wypycha tułów pilota do tyłu i do góry. Przy tym odczuwa się brak konwencjonalnych pasów plecowych, a nowy system pasów piersiowych — produkt wielokrotnych konsultacji z Instytutem Medycyny Lotniczej, zawiódł na całej linii. Komentarz Franka Irvinga: „Linuzyna z pewnością nie była projektowana do zapierania się głową ani do podtrzymywania obsuwających się spodni!” W dodatku każdemu przedstawieniu kłap odpowiada intensywna zmiana pochylenia całego szybowca, co utrudnia ocenę prędkości i wymaga wyrobienia nowych nawyków.

W próbach osiągnięto na razie prędkość 180 km/h. Istnieją obawy, że przy większych prędkościach mało sztywne elementy konstrukcji okażą się podatne na flatter. Wstępne obliczenia antyflatterowego tłumienia hydraulicznego wydają się obecnie zbyt optymistyczne i wydaje się, że trzeba będzie wprowadzić konwencjonalne wyważenie masowe sterów. Dużo emocji dostarczają niepewnie działające urządzenia do lądowania — podwozie i spadochronik hamujący. Nieraz dla wypuszczenia ich trzeba wykonywać „górkę”. Mimo tych niedomagań prototypu konstruktorzy „Sigma” są dobrej myśli i mają nadzieję, że odpowiednie zmiany konstrukcyjne doprowadzą szybowiec do stanu używalności jeszcze przed mistrzostwami świata.

NOWY SZYBOWIEC

Szwajcarska wytwórnia Pilatus rozpoczęła produkcję metalowego szybowca Basten B-4 klasy standard, pod nazwą Pilatus PC-11 (opis w „SP” nr 14/1972) r. (az)

POLONICA SREBRNEGO GLOBU

POCZĄWSZY od „Selenografii” Jana Heweliusza, w której ten największy po Koperniku polski astronom na znakomite mapy powierzchni Księżyca wprowadził szereg nazw nadanych przez siebie rozmaitym jego formacjom — do czasów dzisiejszych wszystkie znaczące kraterzy po stronie widocznej z Ziemi noszą nazwiska sławnych ludzi wszystkich epok, z przewagą badaczy związanych w jakiś sposób z problemami naszego naturalnego satelity.

„Zdjęcie stulecia” przesłane z pokładu „Lunika-3” ukazało nam w październiku 1959 r. prawie całą resztę powierzchni Księżyca, niewidoczną z Ziemi i pozwoliło zarejestrować mnóstwo dziełowych utworów terenowych na tym niezległym obszarze. Morze oraz najokazalsze kraterzy otrzymały nazwy zaproponowane wtedy przez Związek Radziecki.

Informacje przesłane z późniejszych obiektów, zwłaszcza radzieckich i amerykańskich sztucznych satelitów Księżyca, a także obserwacje astronautów — uzupełniły obraz na tyle, że drugą stronę Srebrnego Globu znamy prawie tak dokładnie jak tę, która od pradzieli zachwyca ludzkie oczy. Dało to okazję sporządzenia dokładnych map, a w związku z tym konieczność nazwania setek skromniejszych obszarów księżycowych.

W sierpniu 1970 r. na XIV Kongresie Międzynarodowej Unii Astronomicznej zatwierdzono ponad pięćset nazw różnych formacji na odwrotnej stronie Księżyca.

Zwraca uwagę fakt bezprecedensu, że dla podkreślenia wyjątkowej roli astronautyki w dziejach cywilizacji oraz chcąc uhonorować bohaterstwo zdobywców nieba — tuzin kraterów upamiętniono nazwiskami ludzi żyjących, rozdzielając je sprawiedliwie pomiędzy kosmonautów radzieckich i amerykańskich. Oto ich poczet: Herman Titow, Andrian Nikołajew, Walerijna Tierszkowa, Konstantin Fieokistow, Aleksej Leonow, Władimir Szatalow, Willem Anders, James Lovell, Frank Borman, Neil Armstrong, Edwin Aldrin, Michael Collins. Trzej ostatni na tej liście otrzymali — w przeciwieństwie do pozostałych — kraterzy na półkuli Księżyca widocznej z Ziemi, w pobliżu miejsca pierwszego lądowania.

Z radością trzeba stwierdzić, że w nowych nazwach kraterów księżycowych uwieczniono dziełcu polskich uczonych. Poza Marię Skłodowską-Curie, innym sławnym fizykiem Marianem Smoluchowskim oraz znakomitym matematykiem Wacławem Sierpińskim — są to astronomowie: Jan Śniadecki, Marlon Kowalski, Witold Ceraski, Tadeusz Banachiewicz, Kazimierz Grelf, Władysław Dziwulski i Jan Gadomski. Ten ostatni — zmarły w 1966 r. warszawski uczony, świetny popularyzator trudnych zagadnień astronomicznych, był jednym z założycieli Polskiego Towarzystwa Astronomicznego.

ANDRZEJ TREPKA

NOWE AKTY AGRESJI USA



RZĄD USA ponownie wszedł na niebezpieczną drogę eskalacji i rozszerzenia agresji amerykańskiej w Wietnamie. W całym świecie z oburzeniem i niepokojem zareagowano na dokonane przez siły powietrzne i morskie USA bombardowania portu Haifong i naloży na gęsto zaludnione rejony Hanoi. Agencja TASS opublikowała oświadczenia, kategorycznie protestujące przeciwko amerykańskim bombardowaniom i domagające się niezwłocznego zaprzestania aktów agresji przeciwko Demokratycznej Republice Wietnamu.

Dla zwalczania wielkiej ofensywy sił wywołanych w Wietnamie Pld. administracja Nixona rzuciła do akcji olbrzymią liczbę 500 samolotów lotnictwa taktycznego, 100 ciężkich bombowców B-52 oraz 5 lotniskowców.

Na zdjęciach: z lewej — żołnierz wietnamski baterii dział przeciwlotniczych w Hanoi; niżej — szybkostrzelne działko plot. na terenie Laosu kontrolowanym przez siły patriotyczne. Jak wiadomo, w r. 1971 Amerykanie rozszerzyli wojnę w Indochinach, dokonując wraz z soldateską południowowietnamską agresji terytorium Laosu.



Międzynarodowe rekordy lotnicze

Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) zatwierdziła w okresie od 1 stycznia do 31 marca br. szereg rekordów międzynarodowych.

● Pilot Elgen M. Long (USA), na dwusilnikowym samolocie Piper PA-31 „Navajo”, w locie dookoła świata ponad dwoma biegunami osiągnął średnią prędkość 93,036 km/h. Lot trwał 28 dni i 43 minuty (5.XI—3.XII.71). Średnia prędkość osiągnięta między dwoma biegunami wyniosła 59,709 km/h, w ciągu 13 dni 23 godzin i 35 minut (8.XI—22.XI.71).

● Pilot Hugh Keartland z pasażerem Hansem von Michaelisem (Afryka Pld.), na dwumiejscowym szybowcu Schweizer Z-32, uzyskał średnią prędkość 99,98 km/h w locie na trasie trójkątnej 500 km (1.I.72).

● Robert D. Reed (USA), zdalnie kierowanym modelem wodnosamolotu z silnikiem łukowym, osiągnął długotrwałość lotu 6 h 9 min 16 s (29.I.72).

● Manfred Kufner (NRF), zdalnie kierowanym modelem śmigłowca z silnikiem łukowym, uzyskał długotrwałość lotu 1 h 12 min 23,5 s (29.I.72).

● Arnold A. Jacobsen (USA), modelem statku kosmicznego, osiągnął wysokość 362,9 m (14.XI.71).

● Pilot M. C. Wedge wraz z załogą (USA), w locie rejsowym z Los Angeles do Miami na samolocie komunikacyjnym

DC-10, uzyskał średnią prędkość 1 024,78 km/h. Lot trwał 3 h 35 min, 22 s (21—22.XII.71).

● Pilot Olof Callert z pasażerem Arne Nylen'em (Szwecja) w locie z Gander do Sztokholmu, na samolocie z silnikiem łukowym Piper PA-24 „Comanche”, osiągnął średnią prędkość 267,9 km/h. Lot trwał 17 h 12 min. (16—19.VII.71).

● Pilotka Sheila Scott (W. Brytania), na samolocie dwusilnikowym Piper „Aztec D”, lecąc z Darwin (Australia) do Londynu osiągnęła średnią prędkość 160,19 km/h. Lot trwał 3 dni 14 godzin 34 minuty i 39 sekund (1—4.VIII.71). Ta sama pilotka, lecąc z Andoya do Nord, uzyskała średnią prędkość 213,61 km/h (25.VI.71).

● Pilot Clay Lacy z drugim pilotem Haroldem Fishmanem (USA), na dwusilnikowym samolocie odrzutowym Learjet-24A, osiągnął średnią prędkość: 913,88 km/h na trasie z Los Angeles do San Francisco (lot trwał 36 min. 43,7 s); 1 007,86 km/h z San Francisco do Los Angeles (lot trwał 33 min. 18,2s) i 937,84 km/h na trasie Los Angeles — San Francisco — Los Angeles (lot trwał 1 h 11 min. 35 s). Próba odbyła się 4.XI.71.

● Pilot Donald L. Mullin (USA), na samolocie DC-10, osiągnął na trasie Saint Louis (USA) — Paryż średnią prędkość 910,56 km/h. Lot trwał 7 h 45 min. 27 s (2.VI.71).

Jarosław Szot, z Maczek pow. Będzin, interesuje się od kilku lat wycinankami kartonowymi modeli samolotów. Zwraca się do nas z prośbą o podanie adresu najbliższych księgarni, gdzie można nabyć wycinanki modeli wydane w NRD. Kierujemy naszego korespondenta do Klubu Międzynarodowej Książki i Prasy w Katowicach.

Janusz Włodowski, z Tarnowa, zbiera modele plastikowe w skali 1:72. W związku ze swoimi zainteresowaniami proponuje zwiększenie liczby porad i informacji na łamach naszego tygodnika oraz postuluje zamieszczanie planików samolotów bojowych wszystkich państw biorących udział w II wojnie światowej. Proponuje ponadto podawanie informacji nie tylko dla początkujących, ale i bardziej zaawansowanych modelarzy. Zgłoszone propozycje naszego Czytelnika dokładnie przeanalizujemy i postaramy się chociaż częściowo je spełnić.

Stanisław Wardyla, z Mikołajek, przelał nam krótką informację o otwarciu nowej modelarni, którą młodzież w Mikołajkach otrzymała od PMRN w Mikołajkach w budynku PMRN. Otwarcie nowej placówki wychowania politechnicznego odbyło się 11 marca. Naszego korespondenta prosimy o bliższe informacje na temat prowadzonych prac i zamierzeń, gdy już będzie można się czymś pochwalić.

Józef Gilon, z Nowego Targu, pisze: Pasjonuje mnie lotnictwo i pomimo że w naszym mieście działa Aeroklub Tatrzański, nie mogę pozwolić sobie na latanie. A dlaczego? — zapytujemy naszego korespondenta. Dlaczego nie możecie zgłosić się do Aeroklubu Tatrzańskiego? Co stoi na przeszkodzie, że nie możecie działać, bodaj w sekcji modelarskiej? Absolutnie nie rozumiemy Waszego stanowiska. Dlatego też radzimy — tak od serca — idźcie do Aeroklubu ze wszystkimi kłopotami lotniczymi.

Krzysztof Wrzeczono, z Gogolina, chciałby zbudować miękkołot i prosi o rysunki techniczne. Niestety, nie prowadzimy wysiłki planów statków powietrznych i trudno nam cokolwiek Wam doradzić. W opisanym przez Was przypadku budowa skrzydeł elastycznych i oblatywaniem ich zajął się doświadczony lotnik, a to zupełnie inna sprawa.

Józef Kubicz, z Kłuszkowców — 49 pow. Nowy Targ, skarży się na Centralną Składnicę Harcerską. Otóż jeszcze w 1971 roku zamówił pewne materiały w krakowskiej składnicy i przestał pieniać. Myślał, że zamówiony model otrzyma jeszcze przed zawodami Jaskółek. Na zawody nie zdążył i w ogóle do dnia dzisiejszego przesyłki nie otrzymał, ani zwrotu pieniędzy. Wielkim zatem srosem wołamy do krakowskiej składnicy o załatwienie sprawy, a list naszego Czytelnika przekazujemy Dyrekcji CSH w Warszawie, aby po prostu uniknąć takich sytuacji na przyszłość.

Ryszard Komorowski, z Wrocławia, nadał nam artykuł polemiczny na temat organizacji kół lotniczych i Harcerskiego. Ponieważ artykuł jest nawiazaniem do publikacji zamieszczonej w tygodniku harcerskim „Motywy”, odsyłamy tam naszego korespondenta. Chyba wówczas Czytelnicy przekazujemy Dyrekcji CSH w Warszawie, aby po prostu uniknąć takich sytuacji na przyszłość.

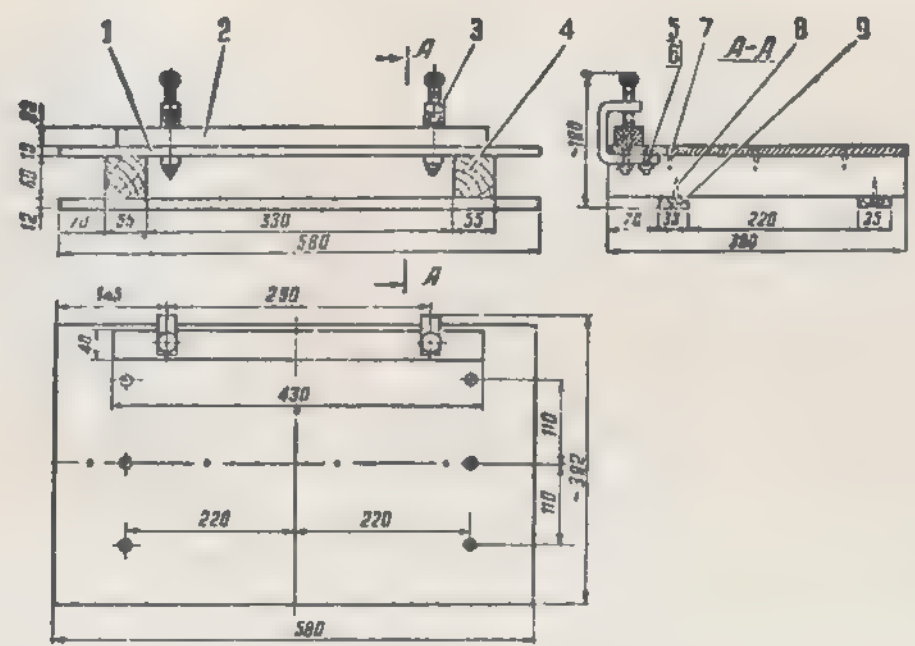
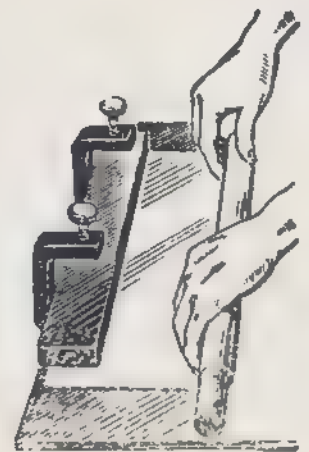
O. PUGROW, z Ługi — ZSRR, prosi nas o plan balansjera, którego zdjęcie zobaczył w „Skrzydlatej”. Niestety, nie mamy takich planów. Wyjaśniamy, że są to przeważnie konstrukcje amatorskie, stąd trudność uzyskania odpowiednich rysunków. Za życzenia dziękujemy.

Wojciech Pawelec, z Pasłęka, porusza sprawę modeli plastikowych wprowadzanych z zagranicy. Prosi nas o wyjaśnienie, czy modele podlegają opłacie celnej. Otóż wyjaśniamy, że modele jako zabawki w zasadzie nie podlegają opłacie celnej, ale ostateczna decyzja zależy od Urzędu Celnego. Zdarzyć się bowiem może, że liczba nadsyłanych modeli przekracza normę i wówczas istnieje podejrzenie, że odbiorca sprowadza zabawki dla celów handlowych. Pojedynczy model nie powinien natrafić na najmniejszą trudność, obojętnie czy pochodzi z Madagaskaru czy Australii.

Marian Matysza, z Krasnika, poszukuje modelu plastikowego samolotu Boeing-707. Prosimy zwrócić się do filii CSH w Lublinie, gdyż modele te rozprowadza Składnica Harcerska. Czasami są do nabycia w Domach Towarowych i sklepach z zabawkami.

Paweł Szpak, ze Staszowa. Aparaturę do zdalnego sterowania modeli można sprowadzać z zagranicy (za własne dewizy oczywiście). Po nadejściu przesyłki trzeba wystąpić o pozwolenie-licencję we właściwym urzędzie telekomunikacyjnym.

Jak zbudować kadłub modelu rakiety



W praktyce modelarskiej przy wykonywaniu modeli kosmicznych pewną trudność powodować może prawidłowa budowa kadłubów do modeli rakiet. Dobrze wykonany kadłub powinien być lekki i wytrzymały, ponadto nie powinien mieć najmniejszych zwieńczeń ani fałd, powstających najczęściej przy złym sklejeniu. B. Laskawit z ZSRR wypróbował interesujące urządzenie-stółik do zwijania kadłubów modeli rakiet. Powyżej podajemy rysunek stołika i sposób zwijania papierowych kadłubów. Pomysł polega na wykorzystaniu dwóch ścisłków stołarskich, przytrzymujących równo papier podczas klejenia kadłuba i naciągających odpowiednio całą płaszczyznę papieru, aby się nie marszczył. Urządzenie jest proste i wygodne do pracy. Do deski (1) przytwierdzone są dwa pręty drewniane (4) tworzące podstawę. Uchwyty stołarskie metalowe (3), podkładka zaciskająca (2) kilka wkrętów do drewna — oto i cały materiał konstrukcyjny niezbędny do wykonania stołika.

Po nałożeniu na deskę papieru (może być cienki pakunkowy lub biały rysunkowy) zwiijamy go na szablonie drewnianym lub metalowym, smarując powierzchnię papieru równomiernie klejem. Obracamy przy tym szablon wraz z papierem naciągając „do siebie” tak, aby nie tworzyły się zmarszczki. Przed przyklejeniem pierwszej warstwy szablon należy posypać talkiem, aby papier po zwinięciu rury nie przykleił się do szablonu oraz by łatwiej można było zdjąć szablon z gotowego kadłuba. Do budowy kadłuba modelu rakiety wystarczy sklejenie 4-5 warstw papieru. Kleimy klejami szybko schnącymi lub stosowanymi ogólnie do papieru.

Wymiary stołika podano na rysunku. Warto dodać, że przyrząd ten umożliwia wykonywanie większej liczby kadłubów w znacznie krótszym czasie niż metodą dotąd stosowaną. Stąd też godny jest polecenia dla modelarni i zespołów modelarzy kosmicznych.



Model samolotu „Spitfire” polskiego dywizjonu myśliwskiego. Ze zbiorów Bohdana Wróblewskiego.

TAK się złożyło, że por. pil. Zdzisław Henneberg nie brał udziału w walkach podczas kampanii wrześniowej w Polsce w 1939 roku. Wojna zastała go w Centrum Wyszczolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, a tam były samoloty do szkolenia młodych pilotów. Samoloty te nie nadawały się do walki z wrogiem.

We Francji, dokąd Henneberg przybył pod koniec 1939 roku, zaczęto organizować polskie dywizyjny lotnicze. 10 maja 1940 roku zakończyła się „drôle de guerre” (dziwna wojna) i rozpoczęły prawdziwe działania bojowe. Tempo szkolenia polskich pilotów w ośrodku polskiego lotnictwa na lotnisku w Lyon Bron znacznie się wzmoгло. 1 czerwca 1940 roku klucz 5 polskich pilotów pod dowództwem por. pil. Henneberga dostał przydział do bazy lotniczej w Chateauroux, usytuowanej prawie w samym środku Francji. Polski klucz wyekwipowano w samoloty typu Bloch MB-151

Me-109, powracającymi do Francji. Lecieli w kilku luźnych grupach (około 60 — 70 maszyn). Polski dywizjon zaatakował jedną z tych grup.

Henneberg prowadził drugą trójkę „Hurricane’ów” zaraz za dowódcą dywizjonu Kelletem. Kiedy Kellet ze swoimi pilotami walczył już z czwórka Messerschmittów, z góry spłynęły swoim na ratunek następne niemieckie myśliwce. Wtedy zainterweniował Henneberg i to tak skutecznie, że wkrótce trzy niemieckie Me-109 zostały zestrzelone. Jedno zwycięstwo przypadło w udziale Hennebergowi.

Szczęście dopisało polskiej eskadrze, piloci zestrzelili razem 6 niemieckich myśliwców Me-109. Niemcy byli wprowadzeni w przeważającą ilość, ale powracali do swoich baz prawdopodobnie na resztkach paliwa w zbiornikach, bo nie za bardzo interesowali się szczupłą garstką „Hurricane’ów” i nie zdradzali chęci do walki, a wycofywali się szybko nad kanał La Manche i dalej do Francji.

W pewnym momencie, kiedy szyk dywizjonowy wykonywał zakręt na nowy kurs lotu podany dowódcy z operations room, z mgiełki wyskoczyły dwa niemieckie myśliwce i zaatakowały klucz Henneberga. Atak przyszedł niespodziewanie z tyłu z góry, serie pocisków broni pokładowej niemieckich Me-109 były celne — jedna ugodziła samolot Henneberga, druga samolot jego bocznego pilota Wojtowicza. Po ataku obaj myśliwce wroga zniknęły we mgle i poniechali następnych ataków. Samolot Henneberga został uszkodzony niegroźnie, pilot wrócił na lotnisko startu do Northolt. Tam mechanicy naliczyli 10 dziur po pociskach w kadłubie, szczęśliwie ułożonych w tylnej części. Wojtowicz wylądował w przygodnym terenie na wybrzeżu Anglii, nie odnosząc żadnych obrażeń.

Dla Henneberga i wszystkich pilotów fakt zaskoczenia dywizjonu przez niemieckich myśliwców dał dużo do myślenia. Lot ten omówiono wnikli-

DZIESIĘĆ ZWYCIĘSTW HENNEBERGA



i powierzono mu obronę powietrzną nad rejonem miasta. Walki powietrzne toczyły się na północy i wschodzie, klucz nie miał okazji wypróbować swoich możliwości bojowych. Wkrótce wojna we Francji zakończyła się arogmatną klęską dla Francji. Klucz polski ewakuował się przez port w La Rochelle do Anglii.

W drugiej połowie lipca 1940 roku por. Henneberg znalazł się już w organizującym się w Polskiej Bazie Lotniczej w Blackpool 303 Dywizjonie Warszawskim im. Tadeusza Kościuszki. W sierpniu przeszkolił się na brytyjskich samolotach myśliwskich typu „Hurricane”, razem ze swymi kolegami z byłego 1 pułku lotniczego z Warszawy.

31 sierpnia 1940 roku 303 dywizjon osiągnął gotowość bojową i wszedł do składu obrony powietrznej Wielkiej Brytanii, a operacyjnie do 11 grupy lotniczej, której powierzona została obrona powietrzna południowo-wschodniej Anglii. Na barkach dywizjonów myśliwskich tej grupy spoczął główny ciężar toczącej się od 8 sierpnia Bitwy o Anglię.

19 dywizjonów myśliwskich, jakimi rozporządzał dowódca 11 grupy myśliwskiej Air Vice Marshal (generał brygady) Sir Keith Park, były mocno sformatowane i zdziękowane ciągłymi walkami. 303 dywizjon przyszedł się wówczas bardzo, zwłaszcza że byli w nim naprawdę świetnie wyszkoleni piloci, odważni do szaleństwa.

31 sierpnia 1940 roku od świtu 303 dywizjon pełnił dyżur bojowy. Mimo że działania niemieckiego lotnictwa rozgrywały się nad hrabstwami Kent, Sussex i Surrey, a nawet w rejonie Londynu, stanowisko dowodzenia lotnictwa myśliwskiego nie podrywało do walki polskiego dywizjonu. Dopiero o godzinie 17.50 na alarm wystartowała pierwsza, a w pięć minut później, druga eskadra.

Pierwszą eskadrą dowodził S/Ldr (Squadron Leader — major) Kellet, dowódca 303 dywizjonu z ramienia RAF, a lecieli z nim w szyku: por. Henneberg, ppor. Ferić, sierż. Szaposhnikow, sierż. Karubin i por. Wünsche. Eskadra skierowana została na kurs 110 stopni od lotniska startu Northolt i z poleceniem od dyżurnego kontrolera stanowiska dowodzenia szybkiego wznoszenia się na wysokość 20000 stóp¹). Na połowie drogi między Londynem i południowymi brzegami Anglii doszło do spotkania z niemieckimi myśliwcami

Henneberg podzielił się wrażeniami z walki i pierwszego swego zwycięstwa na jednej ze stron dywizyjowej kroniki:

...W pewnym momencie pociągnąłem do góry... Gdy mijalem Kelleta, jego Messerschmitt nurkował już prostopadle jak pochodnia, ciągnąc ze sobą wrzescie ognia długość kilku metrów... Dopodłem cztery Me-109... Jeden z nich odskoczył nieco w bok i do dołu. Poszedłem za nim, mając ciągle na oku pozostałych trzech. Musiałem się spieszyć ze strzelaniem, gdyż szkopy zachodziły do mnie od tylnej górnej strony. Z odległości 300 metrów otworzyłem ogień do swego celu. Zaraz po pierwszej serii karabinów maszynowych Messerschmitt zaczął kopcić. Oddałem jeszcze dwie serie. Szkop poszedł zdecydowanie w dół do wody, ciągnąc ze sobą dużo ciemnoszarego dymu... Po skrócie obejrzałem się do tyłu — na widzie, na południe od m. Newhaven, widać było biały smug...

2 września nad Anglią i Kanalem panowała ładna, słoneczna pogoda. Dopiero po południu o godzinie 16.35 nastąpił start dywizjonu w ilości 12 maszyn. Dywizjon został skierowany nad Dover, gdzie przechwycono grupkę 9 Messerschmittów, wycofujących się w kierunku na Francję. Polacy zaatakowali niemieckie myśliwce, walka przeniosła się szybko nad morze i następnie nad brzegi Francji. O swoim zaangażowaniu się w walce i zapędzeniu się z Messerschmittem, Henneberg napisał w kronice:

„Po kilku chwilach wzajemnego podejrzliwego „obwąchiwania się” Messerschmitty” i „Hurricane” zokaltowały się. Celowo pomknęło w kierunku Francji. Na przedzie, jak spłoszone jelenie, wyrwały Messerschmitty. Moja maszyna jakoś dobrze ciągnęła. Upatrzyłem mniej chytrego Me-109 i z radością stwierdziłem, że dystans między nami zmniejsza się. Zaczynam strzelać z 200 metrów. Niemiec zaczyna dymić i robi wywrót. Powtarzam jego manewry, lecz dystans między nami chwilowo się zwiększa. Dochodzę go jednak z łatwością i sytuacja powtarza się. Jesteśmy już nad Francją. Gonię go dalej, zdiwiony mocno, że szkop po czterech dobrych seriach nie chce jakoś zlecieć, choć wali z niego gęsty ciemnoszary dym, płomiki skaczą po silniku... Strzelają do mnie z ziemi. Oddaję jeszcze jedną serię do mojej zwierzyny i zerkam na zachodzącego do mnie od tyłu szkopa. Widzę błyski z jego luf. Robię zakręt na lewo — seria poszła bokiem. O dotychczas gonienu szkopa nie mam mowy... Szkop uciekł, jednak co dostał, to dostał, a stracha musiał mieć potężnego...”

Ponieważ Henneberg nie widział, aby jego cel skrakował na polu, zaliczono mu 1 Me-109 uszkodzony.

3 września ranek był mglisty. Zaczęło się wypogadzać, gdy o godzinie 10.30 poderwano dywizjon w powietrze. Stanowisko dowodzenia skierowało go nad Kanał. Tam widzialność była jednak wciąż słaba. Dowódcę dywizjonu ostrzegano, że nad morzem kręcą się grupki niemieckich myśliwców.

wie między sobą i wyciągnięto odpowiednie wnioski, aby w przyszłości nie dać się nieprzyjacielowi zaskoczyć.

5 września 1940, czwartek. Lot poranny dywizjonu przeszedł bez żadnych emocji, nieprzyjaciela w powietrzu nie napotkano. Do drugiego lotu 303 dywizjon wystartował tuż przed godziną 15. Gotowych do lotu było tylko 9 samolotów. A wśród tej garstki pilotów na czele drugiej eskadry leciał Henneberg. Wkrótce nad ujściem Tamizy, nastąpiło zwarcie z hitlerowską wyprawą bombową, osłanianą przez liczne eskadry niemieckich myśliwców Me-109.

Polacy zaatakowali wrogie samoloty z wielką furją i odwagą i odnieśli duże zwycięstwo. Zestrzelili 8 samolotów wroga na pewno i 2 prawdopodobnie ze stratą 1 „Hurricane”. Ranny pilot skakał ze spadochronem.

Konto zwycięstw Henneberga powiększyło się o Me-109. Wziął odwet za niedawne postrzelenie jego samolotu nad Kanałem. Samolot ten mechanicy w międzyczasie szybko wyremontowali i na nim to wykonał ten lot, odnosząc kolejne zwycięstwo.

Następnego dnia Henneberg miał dzień wolny od służby bojowej, nie brał więc udziału w walkach dywizjonu. W dniu tym dywizjon stoczył jedną z najbardziej zaciętych walk powietrznych.

7 września Henneberg pełnił dyżur bojowy od samego rana. Do godzin popołudniowych nieprzyjacieli nie przejawiał jednak żadnej aktywności. Dopiero po południu o godzinie 16 nad Anglią pojawiły się formacje bombowców i myśliwców. 303 dywizjon wystartował na alarm o godzinie 16.25 w szyku 11 maszyn. W 15 minut później piloci dywizjonu stoczyli z samolotami wroga zwycięską walkę na południe od Londynu na wysokości 20000 stóp. Tym razem Polcy dopadli szyk Dornierów-215. Zestrzelili 12 z nich, zanim hitlerowska osłona myśliwska przyszła im z pomocą. W walce z „Messerschmittami” Polacy zestrzelili dwa z nich na pewno.

Henneberg powiększył swe konto o 1 Me-109 zestrzelonego na pewno. Straty własne wyniosły wtedy 2 samoloty, zniszczone i 1 pilot ciężko ranny.

Zmiana dyżurów bojowych odbywała się przeważnie o godzinie 13.00. Służba dla pilotów była tak zaplanowana, aby każdy miał co drugi dzień wolny od lotów. Konieczne to było dla odpoczyn-

ku fizycznego i nerwowego. Taka była generalna zasada. Gdy jednak z dnia na dzień zaczęły topnieć szeregi pilotów, niektórzy musieli częściej wykonywać loty. Stosowano wtedy zasadę dobrowoli — ochotników nigdy nie brakowało — ba, nawet niektórych trzeba było siłą zatrzymać na ziemi. Do takich właśnie należał Zdzisław Henneberg, był zawsze pełen energii i zapału do lotów.

11 września 1940 rok, środa. Piloci 303 dywizjonu, a wśród nich Henneberg, znów pokazali swe orle szpony, niszcząc w walkach powietrznych 14 samolotów hitlerowskich.

Henneberg odniósł w tej walce swój największy sukces podczas Bitwy o Anglię — zestrzelił dwa niemieckie samoloty, a to 1 Me-109 i 1 Me-110. Radość z odniesionego sukcesu mąciła mu myśl o pierwszych poległych kolegach: por. Arsenie Cebryzińskim i sierż. Stefanie Wojtowiczu. Henneberg miał twardy charakter, nie załamywał się nigdy, umiał niepowodzenia i smutki zgnieść w sobie. „Wojna nie żywi” — mówił stare, jak wojny, przysłowie. Piloci omówili wspólnie przebieg walki, przedyskutowali przyczyny poniesionych strat i postanowili jak najszybciej pomścić poległych. Tacy to oni byli, ci piloci z Kościuszkowego 303 Dywizjonu.

15 września 1940 roku, niedziela. Był to dzień uważany za kulminacyjny punkt Bitwy o Anglię. Dzień ten stał się odąd Świętem Royal Air Force na pamiątkę odniesionego przez dywizjon myśliwski największego zwycięstwa nad niemiecką Luftwaffe, która w tym dniu straciła 185 samolotów, a dalsze 200 zostały uszkodzone. Wśród dywizjonistów nie zabrakło również i 303 polskiego dywizjonu, a w jego składzie por. Henneberg. Stoczył on tego dnia dwie walki i potworzył swój sukces sprzed czterech dni: zestrzelił znów dwa niemieckie samoloty, a to 1 Me-109 i 1 Do-215.

Dywizjon polski stracił 1 pilota i 3 samoloty. Zestrzelił natomiast 16 niemieckich samolotów.

18 września przybył na lotnisko Northolt Naczelny Wódz Polskich Sił Zbrojnych w Anglii, gen. Sikorski, by udekorować lotników 303 dywizjonu.

W przeciągu niespełna trzech tygodni dywizjon osiągnął wspaniałą ilość zwycięstw. Piloci jego zestrzelili na pewno 71 samolotów wroga, 11 prawdopodobnie i 5 uszkodzili. Straty dywizjonu wyniosły 3 pilotów poległych i 8 rannych. Prasę brytyjską i radio pełne były pochwał i uznania dla polskich pilotów. Na ręce dowódcy dywizjonu nadchodziły codziennie telegramy i listy z gratulacjami od najwyższych władz polskich i brytyjskich. Polscy piloci dali się poznać z najlepszej strony. Pokazali, co potrafią zdziałać dla obrony, gdy dysponują dobrym sprzętem lotniczym. Dotychczas prawie nieznanymi w Anglii i Londynie — stali się nagle przedmiotem wielkiego zainteresowania i podziwu dla ich odwagi i bohaterstwa.

Uroczystość odbyła się tuż przed południem między kolejnymi lotami bojowymi. 16 pilotów, a wśród nich por. Henneberg, zostało udekorowanych Srebrnymi Krzyżami Orderu Virtuti Militari, a dalszych 5 Krzyżami Walecznych.

26 września 1940 roku. Por. Henneberg odniósł w tym dniu dziewiąte zwycięstwo — zestrzelił hitlerowski bombowiec He-111. Następnego dnia

dywizjon dwukrotnie podrywano na alarm. W obu lotach doszło do walk z samolotami Luftwaffe.

Start do pierwszego lotu nastąpił o godzinie 8.50. Brało w nim udział 11 samolotów, reszta nie była gotowa do lotu. Na południe od Londynu napotkano wyprawę bombową, składającą się z około 30 He-111 i silną osłoną myśliwców około 60 Me-109. Podczas gdy pierwsza eskadra zaatakowała szereg bombowców, Henneberg — na czele swej drugiej eskadry — związał się z myśliwcami wroga. Walka była zacięta, Polacy odważni do szaleństwa, Niemcy w przytłaczającej ilości. Jeszcze raz Polacy pokazali swe nieprzeciętne walory bojowe: zestrzelili na pewno 7 bombowców i 8 myśliwców. Nie obyło się jednak bez strat — zginęło dwóch polskich pilotów, a jeden ciężko poparzony został odwieziony do szpitala. Trzy polskie „Hurricane’y” zostały zniszczone, a czwarty — na którym walczył Henneberg — był mocno postrzelany. Pilotowi udało się szczęśliwie powrócić na lotnisko startu.

Oto krótka notatka Henneberga z tego lotu:

„27.10.1940. Bardzo dużo Messerschmittów, stanowiąc za dużo. Były na ost nie tylko wyprawy, jak to zwykle bywa, lecz i z tej lewej strony na przestrzeni pięciu kilometrów, tworząc olbrzymią płaszczyznę obrony. Odległość się zmniejsza, dywizjon jest szarpany przez Messerschmitty... Z prawej strony występują Messerschmitty. Atakujemy... Strzelam do jednego z nich, zapala się. Nim zdążyłem się obejrzeć, posłyszałem trzy wybuchy i momentalnie kłęby białego dymu buchnęły z silnika mego samolotu do kabiny. W ustach poczułem słodką smak glikolu. To jakiś Messerschmitt zaskoczył mnie od tyłu... Udało mi się zgubić wroga i na dymiącej silnie maszynie lotem szluzowym powrócić na lotnisko. Samolot mój dostał trzy pociski z działka w chłodnicę, czwarty przeciął mi napęd lotki. No, ale jakoś udało się wrócić, chociaż stopy zrzębały mi „groty” z na sito”.

W raporcie służbowym Henneberg zgłosił 1 Me-109 zestrzelony prawdopodobnie. Było to jego dziesiąte zwycięstwo w miesiącu wrześniu. Trzeba jednak przyznać, że miał on również duże szczęście — dwukrotnie jego „Hurricane” był celnie trafiony ogniem niemieckich Messerschmittów. Z obu opresji udało mu się wyjść szczęśliwie cało.

Po tej walce konto 303 dywizjonu przekroczyło sto zniszczonych samolotów nieprzyjacielskich.

15 grudnia 1940 roku czterech pilotów, a to: por. Urbanowicz, por. Henneberg, ppor. Zumbach i ppor. Ferić zostało udekorowanych przez dowódcę Fighter Command brytyjskimi krzyżami lotniczymi — Distinguished Flying Cross, przyznanym wówczas pilotom myśliwskim za 6 zestrzelonych samolotów nieprzyjacielskich.

Od 22 stycznia 1941 roku 303 dywizjon został zaangażowany do wykonywania lotów ofensywnych nad Francją pod kryptonimem „mosquito”. Polegały one na ostrzeliwaniu celów nieprzyjacielskich (najczęściej lotnisk) z małej wysokości. Odbywały się one w składzie dwóch samolotów przy niskiej podstawie chmur, które, w razie niebezpieczeństwa, miały stanowić schronienie. W jednym czasie nad wyznaczonym rejonem działało najczęściej kilka par myśliwców.

W pierwszym „mosquito” wzięła udział eskadra Henneberga (3 pary po 2 samoloty), którą osobiście poprowadził. Zadanie wykonano celując: zaatakowano samoloty niemieckie na lotnisku w Le Touque, rozbito kolumnę samochodową poruszającą się po szosie, ostrzelano oddział wojska będący w marzu.

Od tego dnia, jeśli tylko warunki pogody pozwalały, piloci 303 dywizjonu angażowani byli w lotach „mosquito”.

20 lutego 1941 roku por. Henneberg objął dowodzenie nad 303 dywizjonem. Było to wielkie wyróżnienie dla tego młodego oficera, czolowego już wtedy polskiego pilota myśliwskiego.

12 kwietnia 1941 roku. Wielka Sobota. Chmury układały się nisko, wisiały na wysokościach od 1000 do 2000 stóp. Widzialności miejscami dobre, gdzieś tam, szczególnie nad Kanalem, była mglista. Ogólnie warunki pogody oceniano jako nadające się do wykonywania operacji „mosquito”.

O godzinie 15.30, 6 „Spitfire’ów” 303 dywizjonu prowadzonych przez dowódcę por. Henneberga, wystartowało z lotniska Northolt i po 30 minutach lotu wyładowało na lotnisku Hawkinge usytuowanym nad Kanalem koło Dover, celem uzupełnienia paliwa w zbiornikach przed lotem bojowym nad Francją. Zaplanowany lot na „mosquito” wykonać miały 3 pary w składzie: pierwsza — por. Henneberg i por. Kustrzyński, druga — por. Łopkowski i ppor. Waszkiewicz, trzecia — por. Arentowicz i ppor. Ferić.

„O godzinie 16.43 startujemy na zadanie — pisze w kronice dywizyjowej Ferić. — Prowadzi Dzik Henneberg, kurs na półwysep Dungeness. Stąd kurs bojowy 165 stopni. Przez Kanal prujemy razem, by się następnie kolejno rozłączyć. Każde bowiem dwójka miała swój cel. I tak: para Henneberga — lotnisko bombowe, para Łopkowskiego — lotnisko w Le Touquet i dwójka Arentowicza — rejon Abbeville.

Pogoda tak szpetna, że koło półwyspu Dungeness trudno odróżnić wodę od mgły, lecz im dalej na południe, tym pogoda lepsza. Pulał podnosił się do 2500 stóp. Lecimy pod samymi chmurami, szybkość 260 mil na godzinę, Łopkowski kilka minut temu odzyskił już w lewo ku Francji. Teraz odchodzi Dzik Henneberg, a za trzy minuty nasza dwójka przyjmie kurs 90 stopni. Spód chmur widzimy już brzegi Francji, skrecony w lewo...”

Mirek Ferić, w parze z Arentowiczem, ostrzelał skutecznie stację transformatorową wysokiego napięcia, kolumnę samochodów wojskowych, elektrownię w miejscowości Berck i stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Na swojej bojowej trasie wszędzie napotykał na silną obronę niemiecką. Powrót swój Ferić opisuje w dalszej części swej relacji:

„Z odległości 300 metrów stworzyłem ogień do okien elektrowni. Była to najdłuższa seria w moim locie... W tym momencie nie wiedziałem gdzie jest Arentowicz, widziałem już go tam nie było. Podzielił mi przez radio, że jest na kursie powrotnym. Wobec tego, przyskoczę się „Spitfirem” do wydm płaskich, ścigany ogniem karabinów i działek, kołami w kierunku do morza... Będąc nad morzem, świecą wyłazły z chmur. Dziesięć mil od brzegu wyłaził z nich i leciał równoległe do wybrzeża, prawie aż do Cape Gris Nez. Stąd wziął kurs na Dover. Mijając balony Dover usłyszałem hłobową wieść przez radio — „Dzik w morzu!”. To podawał Kustrzyński, jego bocznym pilot w sekcji... Por. Kustrzyński podał po locie, że widział, jak nad obiektem, który atakowali, pocisk zapalał się z działka niemieckiego trafił Dziką w lewy płatek. Lecił z nim i widział, jak spadał na wodzie około 12-15 mil od brzegu angielskiego na przeciwko Dungeness. Samolot utonął, a on pływając, machał ręką. Kustrzyński nadeł do operacyjnych room dokładne położenie rozbitka...”

Zorganizowana natychmiastowa akcja ratunkowa przez samoloty Air Sea Rescue¹⁾ i przez 302 dywizjon²⁾ oraz przez ratownicze kutry marynarki wojennej, trwająca do godzin południowych następnego dnia, nie przyniosła pozytywnego skutku; nie odnaleziono wśród wzburzonych fal morskich dowódcy 303 dywizjonu — por. p. Zdzisława Henneberga.

WACŁAW KRÓL

1) Stopa (foot) — miara długości; 1 stopa = 30,48 cm.
2) Grat — tak piloci nazywali potocznie postrzelany samolot, który nie nadawał się do kontynuowania walki.

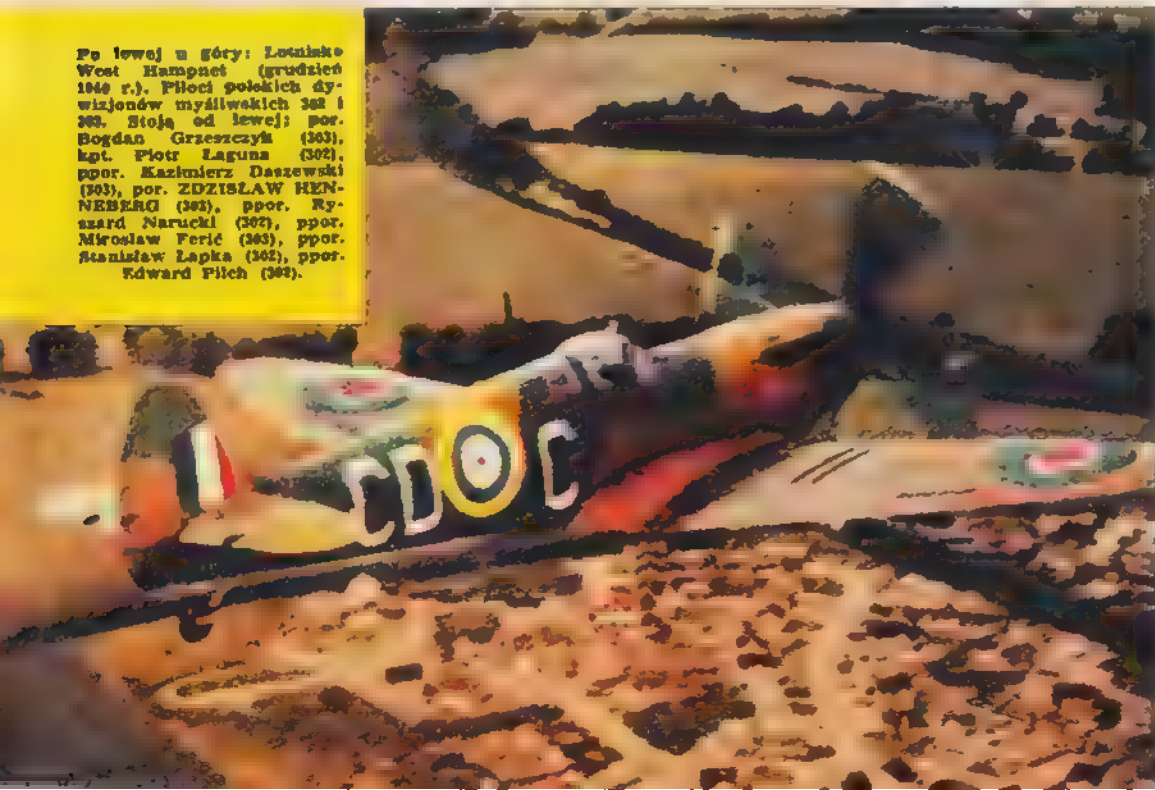
3) 303 dywizjon otrzymał samoloty „Spitfire-I” w trzeciej dekadzie stycznia 1941 roku.

4) Air Sea Rescue — powiatowe ratownictwo morskie (przy pomocy samolotów).

5) W akcji poszukiwawczej por. Henneberga wzięła udział druga eskadra 302 dywizjonu w składzie 3 sekcji dwusamolotowych, a to: pierwsza para — por. Czerwinski i sierż. Rydka, druga — por. Kinel i ppor. Bernaś, trzecia — ppor. Król i ppor. Nejder. Eskadra wykonywała wtedy patrolowanie w rejonie Beachy Head — Dungeness. Po sygnale, że por. Henneberg wodował, samoloty eskadry zostały skierowane w miejsce wypadku. Obserwację powierzchni morza utrudniała słaba widzialność. Po 20 minutach samoloty wyładowały na lotnisku w Hawkinge. Szybko uzupełniono zbiorniki w benzynę i o godzinie 18.42 eskadra ponownie podjęła poszukiwania rozbitka. Jedynie sierż. Rydka zauważył jakiś ciemny przedmiot wśród fal morskich, podobny do ciała i głowy ludzkiej. Dał o tym znać kurtom, ratownicznemu znajdującemu się o 4 mile od tego miejsca i kilkakrotnie wskazywał mu kierunek na ten przedmiot. W międzyczasie zapadł zmrok, powrót samolotów odbył się w ciemnościach.

Po lewej: Samoloty myśliwskie typu „Spitfire”, które brały udział w walkach nad Anglią.

Po lewej u góry: Lotnisko West Hampden (grudzień 1940 r.). Piloci polskich dywizjonów myśliwskich 303 i 302. Stoja od lewej: por. Bogdan Grzeszczak (303), kpt. Piotr Laguna (302), ppor. Kazimierz Daszewski (303), por. ZDZISŁAW HENNEBERG (303), ppor. Ryszard Narucki (302), ppor. Mirosław Ferić (303), ppor. Stanisław Łopka (302), ppor. Edward Filch (302).



SIREN BERTIN C-34 „EDELWEISS-IV”

EDELWEISS (szarotka), to nazwa znanych szybowców klasy standard (1 miejsce na mistrzostwach świata w Anglii) „Edelweiss-IV”, to odmiana tego szybowca w klasie otwartej, zbudowana specjalnie na mistrzostwa świata w Lesznie w 1968 roku. Start „Edelweissa-IV” nie przyniósł Francji szczególnych sukcesów — pilot Mercier zajął dopiero 35 miejsce. Tym niemniej jest to ciekawy i nowoczesny szybowiec, z którego konstrukcją warto się zapoznać. Został on zaprojektowany w zespole konstrukcyjnym Bertin pod kierunkiem inż. Jean Coupla, zbudowany w zakładach Siren, a oblatany 9 maja 1968 r.

„Edelweiss-IV” jest jednomiejscowym wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji drewnianej. Dwudzielne skrzydła o obrysie dwutrapezowym uzyskano przez przedłużenie każdej połowki skrzydła „Edelweiss Standard” o 1,25 m. Profil NACA z serii 7. Konstrukcja jednodźwigarowa z pokryciem w postaci skorupy przekładkowej ze sklejki i pianki klejowej. Bezszerokowe lotki wykonane zostały z blachy wypełnionej pianką; mają tylko po 2,65 m długości. Cała pozostała krawędź spływu zajmują czterodzielne kłapy o zmiennym wychyleniu (od 6° na końcach do 24° przy kadłubie). Mechanizację skrzydeł dopełniają hamulce aerodynamiczne typu Rulickiego, płytowe. Płyty osadzone są obrotowo na sterujących z kadłuba metalowych dźwigarach — wysięgnikach i są wyposażone w kłapki dociskające oraz w przeciwcieżary. Kadłub konstrukcji półskorupowej, przekładkowej (sklejka-pianka). Zakończenie przodu i tyłu z laminatu. Kabina z pozycją leżącą pilota posiada dwuczęściową osłonę ze stałym wiatrochronem. Tablica przyrządów typu „Foka”. Podwozie jednokołowe, całkowicie chowane w locie. Amortyzacja sznurami gumowymi. Wypuszczanie podwozia grawitacyjne.

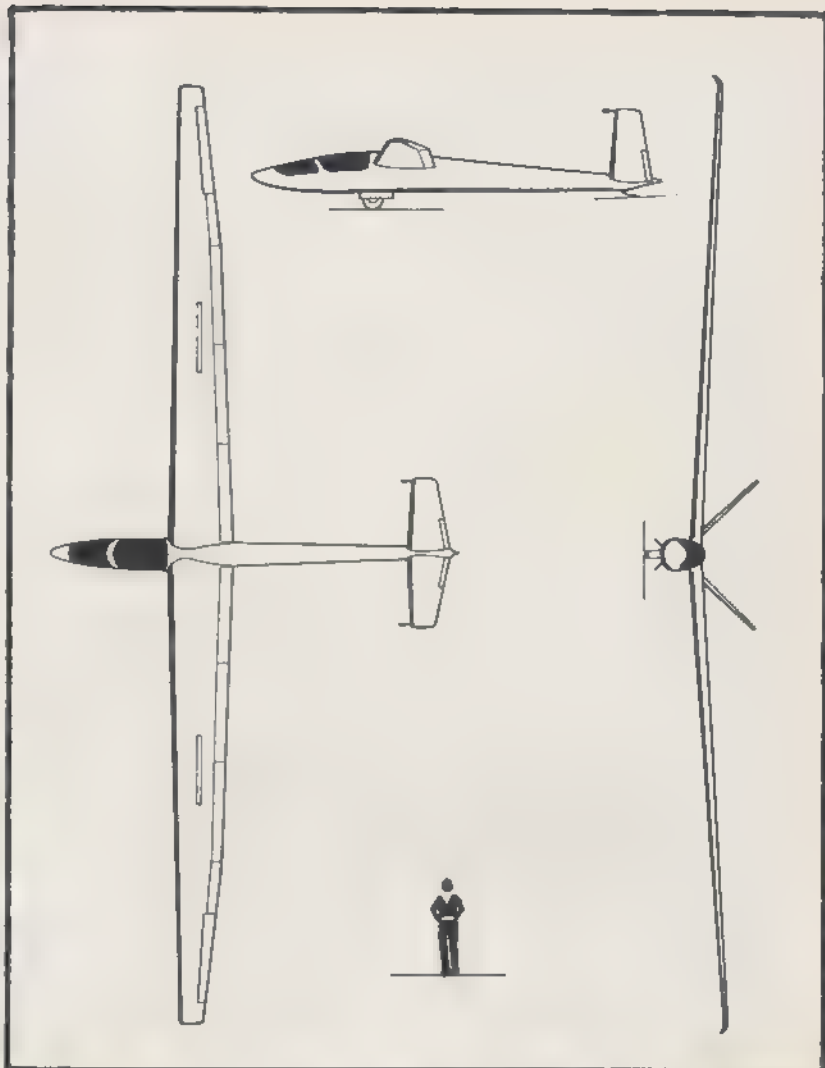
(J. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 17,50 m, długość — 7,60 m, wysokość — 1,90 m. pow. nośna — 15,37 m², wydłużenie — 20.

Ciężary: Ciężar własny — 300 kg, ciężar całkowity — 450 kg, ciężar max. — 480 kg.

Osiągi: Doskonałość max. — 40 przy prędkości 85 km/h, opadanie min. — 0,6 m/s przy prędkości 75 km/h, prędkość min. — 87 km/h, prędkość dopuszczalna — 240 km/h.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

CIERVA ROTORCRAFT LTH-1

ZAKŁADY Cierva Autogiro, znane jeszcze przed wojną z konstrukcji i produkcji udanych wiatrakowców (np. C-30), połączyły się niedawno z wytwórnią śmigłowców Rotorcraft. Pierwszą wspólną konstrukcją połączonych firm jest śmigłowiec LTH-1, którego prototyp przedstawiono na wystawie w Farnborough w 1978 r. Śmigłowiec odznacza się bardzo aerodynamicznymi i eleganckimi liniami kadłuba oraz dwuwirnikowym, współosiowym układem. Układ ten, zdaniem konstruktorów, ma szereg zalet, jak np. eliminacja momentu oporowego (śmigło ogonowe zbędne), mniejsze zapotrzebowanie mocy w zawisie (o 18 proc.) i mniejsza hałasowość.

LTH-1 jest 5-miejscowym, dwusilikowym śmigłowcem wielozadaniowym konstrukcji metalowej. Wirniki dwułopatowe, o jednakowych średnicach, przeciwbieżne, osadzone na wspólnej osi (wał dolnego wirnika jest drążony) w odstępie pionowym 0,96 m. Kadłub ma kształt kropłowej, spłaszczonej gondoli, mieszczącej w przedniej części bogato oszkloną kabinę załogi z 4 drzwiami. W tylnej części gondoli mieści się przekładnia napędowa i bagażnik z dostępem z lewej strony. Rurowa belka ogonowa zakończona jest ukośnym usterzeniem pionowym ze sterem kierunku (w zawisie zakręt wykonuje się przez odpowiednią zmianę kąta skoku ogólnego jednego z wirników względem drugiego). W połowie długości belki zamocowany jest przestawialny statecznik poziomy. Podwozie saniove.

Napęd śmigłowca składa się z 2 silników tłokowych płaskich (Continental albo Lycoming) o mocy 200–213 KM, zabudowanych z boków kadłuba i osłoniętych opływowymi owiewkami. Silniki napędzają wspólną przekładnię. W przelocie, przy niskim zapotrzebowaniu mocy, dowolny silnik może być odłączony od przekładni, dla poprawienia ekonomiki.

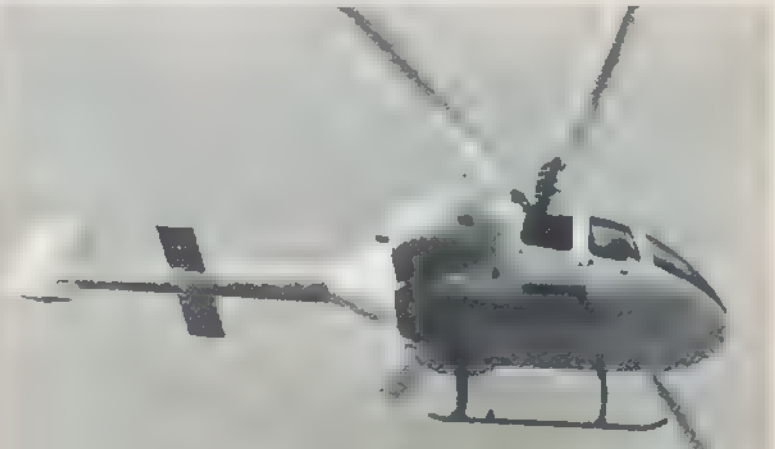
(J. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirników — 9,75 m, długość całkowita — 10,51 m, wysokość — 2,84 m.

Ciężary: Ciężar całkowity — 1 674 kg, ładunek użyteczny — 630 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 200 do 220 km/h, prędkość przelotowa — 175 do 180 km/h, wznoszenie — 7 m/s, pułap statyczny — 2 300 m, pułap dynamiczny (w locie skośnym) — 3 100 m, zasięg — 400 km.





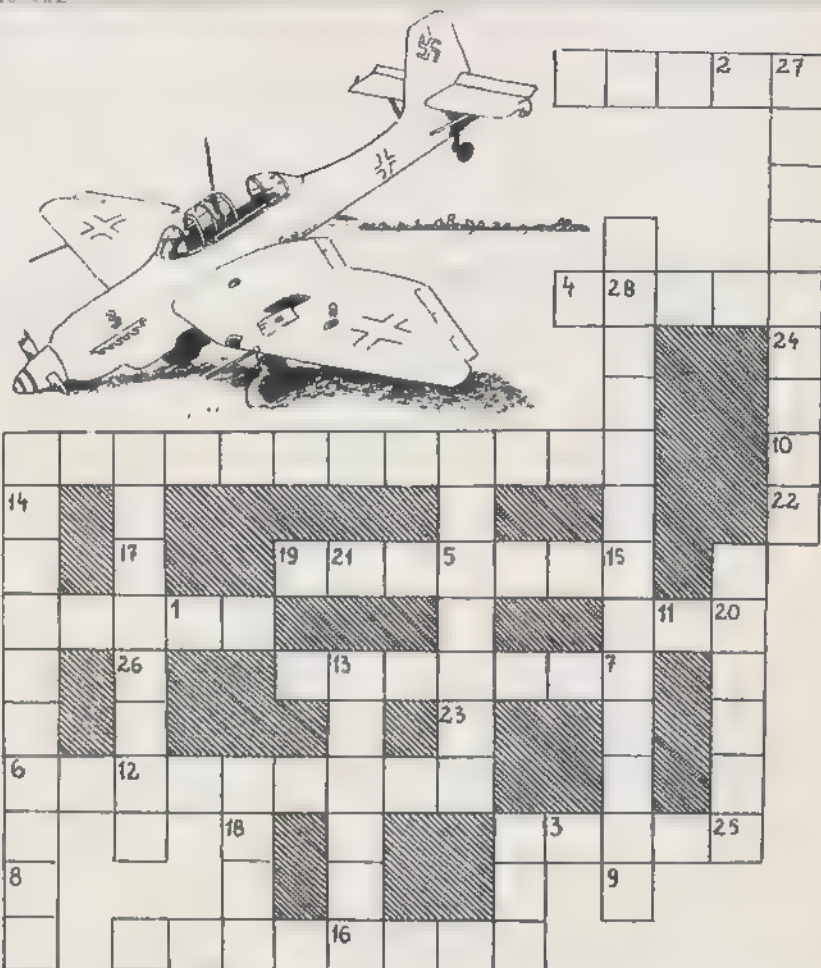
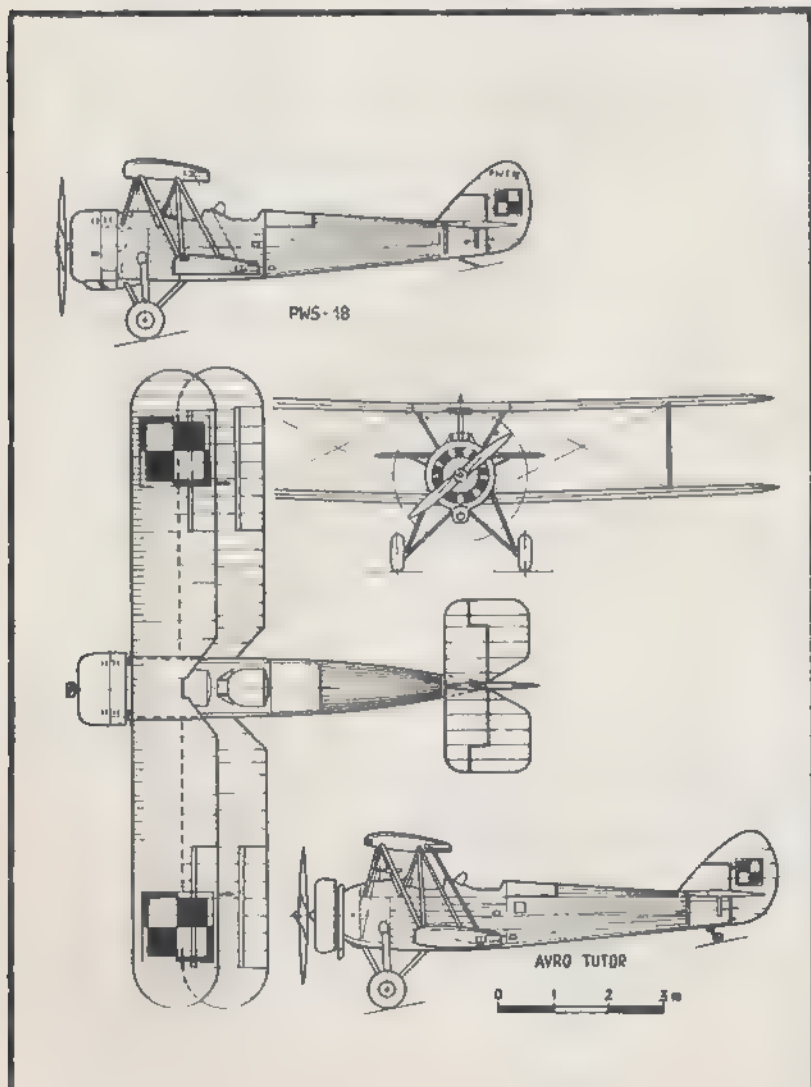
W 1930 r. angielska wytwórnia AVROe zbudowała samolot szkolno-treningowy Avro-621 „Tutor”, który wyprodukowano w serii 400 maszyn dla angielskiego lotnictwa wojskowego.

W 1934 r., po zapoznaniu się w Anglii z kilkoma typami samolotów szkolno-treningowych, polskie lotnictwo wojskowe zakupiło licencję na samolot Avro „Tutor” oraz jeden egzemplarz tego typu. Produkcję licencyjną powierzono Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej. W 1935 r. przygotowano dokumentację licencyjną modyfikując samolot. Otrzymał on płat konstrukcji drewnianej, zamiast o szkieletie metalowym (ze względu na możliwości produkcyjne wytwórni). Równocześnie płat otrzymał zaokrąglone końcówki, zamiast prostokątnych. Zastosowano silnik polskiej produkcji Wright „Whirlwind” o mocy 230 KM, zamiast AS „Lynx” o mocy 240 KM, zaś angielskie amortyzatory podwozia zastąpiono polskimi PZL. Tak przerobiony samolot oznaczono PWS-18. Zakupiony Avro „Tutor” (po wykorzystaniu go jako wzorca w PWS) przekazano jako eksponat do Szkoły Podchorążych Lotnictwa — Grupa Techniczna na lotnisku mokotowskim w Warszawie. W 1936 r. PWS wyprodukował serię 40 PWS-18, które otrzymały numery fabryczne od 80-1 do 80-40, gdzie 80 oznaczało wojskowy numer typu samolotu. Samoloty te, wyróżniające się lepszą skutecznością lotek od konkurencyjnego rodzimego PWS-26, były używane w Szkole Podchorążych dla Młodszych w Bydgoszczy, a następnie po jej przeniesieniu — w Krośnie. Nieliczne egzemplarze były używane w CWL w Dębnie oraz w eskadrach szkolnych pułków lotniczych (np. 4 pl. w Toruniu). Ze względu na głoszenie przed wojną teorii samowystarczalności naszego przemysłu — istnienie tego samolotu ukrywano. PWS-18 był dwumiejscowym dwupłatem mieszanej konstrukcji, krytej płótnem. Silnik chłodzony powietrzem, 9-cylindrowy gwiazdowy Wright „Whirlwind” J-3B o mocy 230/240 KM. Śmigło drewniane. W kadłubie zbiornik na 150 l. paliwa. Samolot malowany był na zielonoliwkowo.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,97 m, długość — 8,92 m, wysokość — 2,92 m, pow. nośna — 23,2 m².
Ciężary: Ciężar własny — 900 kg, ciężar użyteczny — 350 kg, ciężar całkowity — 1 250 kg.
Osłagi: Prędkość max. — 200 km/h, prędkość przelotowa — 170 km/h, prędkość min. — 70 km/h, wznoszenie — 5 m/s, pułap — 4 900 m, zasięg — 480 km.
Zdjęcie ze zbiorów J. B. Cynka.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



Do podanej figury wpisać wyrazy tak, aby powstała normalna krzyżówka. Następnie ustawić litery według odpowiadających im liczb w kolejności od 1 do 28 i odczytać hasło-rozwinięcie.

Wyrazy pomocnicze: CEL, PĘD, BENZ, ADOLF, LOTKA, PĘTLA, SERIE, ORCZYK, ULOTKA, ESKORTA, JUNKERS, ROZRUCH, PRZYKŁAD, SPITFIRE, A-

KROBACJA, FOCKE-WULF, ZWALCZANIE, ZESTRZELENIE, MESSERSCHMITT.
Opracował: EDWARD ZYTKA

Wśród Czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 14 maja br. rozlosowane zostaną nagrody w postaci BONÓW KSIĄŻKOWYCH.
Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach.



WŁADIMIR WIKULOW — Związek Radziecki, 43103, Sterlitamak — 3, pr. Lenina 38 — 76. Jest lotnikiem sportowym. Pragnie korespondować z modelarzami lotniczymi, zajmującymi się budową modeli szybkich.

WŁODZIMIERZ BEZEMSKI — Związek Radziecki, Wołyńska obl. Kamień Raszyski, ul. Sadowa 6. Poszukuje roczników „Skrzydlatej Polski” oraz czasopisma czechosłowackiego „Le tectiv + Kosmonautika” z lat 1970—1971. W zamian odstąpi plastikowe modele samolotu Tu-114 i śmigłowca Mi-10 k.

HONORATA SKAPSKA — Wierszchowo Pomorskie, ul. Świerczewskiego, pow. Drawsko, woj. koszalińskie. Ma 15 lat, jest uczennicą drugiej klasy szkoły podstawowej i od dwóch lat interesuje się lotnictwem. Pra-

gnie, poprzez przyjacielskie kontakty z przyjaciółmi z kraju i zagranicą, rozwijać swoje lotnicze zainteresowania.

TODOR PROJOW, Bułgaria — Sofia 88, Kriwina, ul. K. Rakowski 1. Interesuje się lotnictwem. Zbiera opisy, plany i zdjęcia samolotów. Buduje też modele samolotów. Pragnie nawiązać korespondencję z przyjaciółmi z Polski o podobnych zainteresowaniach.

JEWGENIJS KOWALENKO — Związek Radziecki, 388016, Lipieck, ul. Gagarina 67 m. 1. Interesuje się lotnictwem, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski”. Zbiera modele samolotów. Chciałby nawiązać korespondencję z kolekcjonerami modeli samolotów w Polsce. Poprzez przyjacielską wymianę pragnie skompletować modele polskich samolotów.

KONRAD KONDRAT — Białystok, ul. Koszowa 32 a. Ma 13 lat, interesuje się lotnictwem, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski”. Pragnie korespondować na tematy lotnicze. Poszukuje „Małego Modelarza” z planami Jaka-3 i PZL-24, broszurki z serii „Typy broni i uzbrojenia” z samolotem TS-11 „Iskra” oraz literatury dotyczącej budowy kartonowych modeli samolotów. W zamian

może odstąpić książki o tematyce lotniczej.

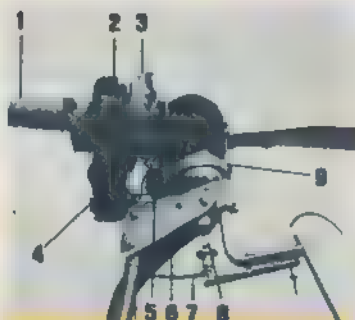
TADEUSZ DYKALSKI — Mońki, ul. Manifestu Lipcowego 4 m. 19, woj. białostockie. Jest uczniem szóstej klasy szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem a w przyszłości pragnie zostać lotnikiem. Jest stałym czytelnikiem i kolekcjonerem „Skrzydlatej Polski”. Pragnie korespondować z kolegami o podobnych zainteresowaniach oraz z amatorami konstruktorami lotniczymi. Poszukuje planów i danych samolotu TS-8 „Bies”. W zamian odstąpi numery „Skrzydlatej Polski”, „Małego Modelarza” lub tonik „Typy broni i uzbrojenia”.

JAN PIETRZAK — Poddębice, ul. Polna 8, woj. łódzkie. Interesuje się lotnictwem i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski”. Pragnie uzupełnić roczniki „Skrzydlatej” i w tej sprawie zwraca się z prośbą do przyjaciół lotnictwa. W zamian odstąpi prospektory zagranicznych firm lotniczych oraz książki z serii „Złoty tygrys”.

MIROSLAW ZAWADZKI — Białystok, ul. Narwiska 3 A, m. 17. Jest uczestnikiem szkolenia szybowcowego w Aeroklubie Białostockim. Poszukuje książki z zakresu nawigacji lotniczej dla pilotów sportowych.



RAKIETA PO ŚWIECIE

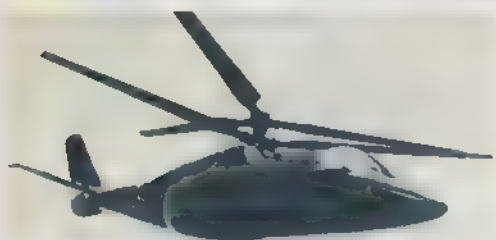


MOTYL

„Papillon” (motyl) — taką nazwę nosi nowy 1-miejscowy śmigłowiec G-1 zbudowany przez G. Georges. Napęd bezpośredni turbina gazowa „Crique” o ciągu 14 kG, umieszczona w głowicy wirnika nośnego. Oznaczenia na zdjęciu głowicy wirnika: 1 — dysza, 2 — turbina, 3 — sprężarka, 4 — komora spalania, 5 — zbiornik oleju dla turbiny, 6 — przewód powietrzny, 7 — przewód paliwowy, 8 — wirujące uszczelnienie dopływu paliwa, 9 — wirujące uszczelnienie dopływu powietrza.

Srednica wirnika — 6,0 m, długość kadłuba — 3,6 m, wysokość — 2,1 m, pow. tarczy wirnika 28,3 m². Ciężar własny — 60 kg, ciężar całkowity — 170 kg. Prędkość max. 110 km/h, prędkość lotowa — 85 km/h, wznoszenie — 3 m/s, pułap — 3500 m, zasięg — 100 km. Próby w locie rozpoczyna się latem br.

ŚMIGŁOWIEC, KTÓRY MA OSIĄGNĄĆ 600 km/h



Tak ma wyglądać projektowany obecnie śmigłowiec S-40 z wirnikiem współosiowym systemu ABC. Śmigłowiec ma być oblatany w sierpniu 1973 r. Przewiduje się, że S-40 będzie rozwijał prędkość ponad 500-600 km/h. Srednica wirnika — ok. 11,0 m, długość — 13,67 m, szerokość — 2,32 m (3,35 m z 2 bocznymi silnikami turbiny). Nowymi J-60 o ciągu 1500 kG. Silnik główny — turbinowy PT6 „Twin Pac” o mocy 1300 KM. Zapas paliwa — 700 kg. Ciężar całkowity — ok. 5000 kg. Łopaty wirnika z dwigarami z tytanu.

SAMOŁOT KRÓTKIEGO STARTU



Kadziecki samolot krótkiego startu i lądowania podczas startu, lotu i lądowania z ogonowym spadochronem hamującym.

OSTATNIE ZDJĘCIE

Ostatnie zdjęcie, wykonane na minutę przed niedawną katastrofą prototypu G-1 zachodniemieckiego samolotu pasażerskiego VFW-614.

Zdjęcia i rysunki: TASS, „Air-Cosmos”, „Flug Revue”, „Der Flieger”, „Modeler”.



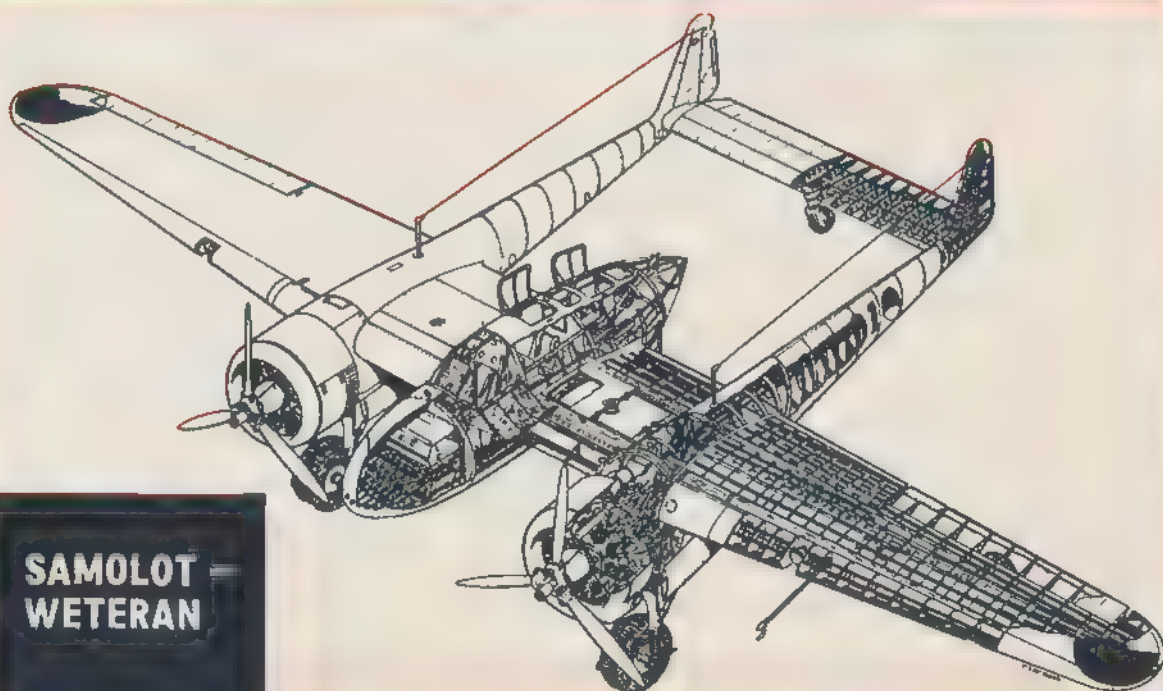
REKORDZIŚCI

Jak już podawaliśmy, w październiku i listopadzie ub. r. ustanowiono na śmigłowcu turbinowym CH-54B typu latający dźwig 3 rekordów międzynarodowych FAI, m. in. rekord wysokości — 11 190 m. Oto załoga rekordowego śmigłowca: od lewej — D. Hunt, J. Church, B. Blackwell i E. Price.



Przekrój perspektywiczny przedstawia holenderski samolot myśliwsko-szturmowy z okresu II wojny światowej Ploker G-1, o oryginalnym układzie konstrukcyjnym. Pierwszy seryjny G-1A oblatano 11.IV.1939 r. 23 samoloty G-1A brały udział w obronie Holandii przed napaścią hitlerowską w 1940 roku. 24 samolotów G-1B używało również lotnictwo Finlandii. Załoga — 2 lub 3 osoby. Konstrukcja mieszana. Podwozie chowane.

Rozpiętość — 17,16 m, długość — 10,67 m, wysokość — 3,4 m. Ciężar własny — 3 160 kg, ciężar całkowity max. — 4 300 kg. Prędkość max. — 475 km/h, pułap — 3 300 m, zasięg — 1 410 km. Uzbrojenie: 8 stałych k. masz. 7,9 mm, 1 k. masz. 7,9 mm na obrotnicy oraz 300 kg bomb. Wersja G-1B miała 2 działka 20 mm, 2 stałe i 1 ruchomy k. masz. 7,9 mm. Dwa silniki Bristol „Mercury-VIII” o mocy 330 KM każdy. Profil płata NACA 23012 przebiegający na kółkach w NACA 23009.



SAMOŁOT WETERAN

NR 124 • MAJ 1972

W dniu 10 kwietnia 1972 na pokładzie samolotu PLL LOT z Kopenhagi przybył z oficjalną wizytą do Polski minister Spraw Zagranicznych Danii — Knud Boerge Andersen, którego na lotnisku powitał minister Stefan Olszowski. Duński gość po rozmowach w Warszawie przebywał także z wizytą na Ziemi Krakowskiej, gdzie na terenie b. obozu zagłady w Oświęcimiu złożył wieniec pod Pomnikiem Ofiar Faszyzmu.

W złożonych oświadczeniach obaj ministrowie zgodnie podkreślili wagę tego typu spotkań i konsultacji. Dialog polsko-duński ma bowiem istotne znaczenie w umacnianiu tendencji odprężenia i współpracy w Europie, których obecnie jesteśmy świadkami.



AIR CARGO magazine

Edition nouvelle du Guide International du Fret Aérien

PRASA polska — a także radio i telewizja — wiele ostatnio miejsca poświęcała LOT-owi. Bohaterem głównym był tu oczywiście nasz IL-62 „Mikołaj Kopernik” i uroczystości związane z przylotem samolotu do kraju. Sporo było także rozważań na temat perspektyw uruchomienia linii atlantyckiej i związanych z tym problemów. Ale dla entuzjastów lotnictwa są to sprawy raczej dobrze znane. Dlatego dzisiaj pragniemy zatrzymać uwagę naszych Czytelników na głosach prasy zagranicznej. Zacniemy może od prezentacji nowego pisma „Air Cargo Magazine”, którego redaktorem naczelnym jest p. Charles DUCARRE. Przebywał on niedawno w Polsce i po powrocie do Francji poświęcił naszemu krajowi, a zwłaszcza lotnictwu komunikacyjnemu, sporo uwagi. Również na łamach pierwszego numeru nowego pisma (którego fragment karty tytułowej prezentujemy) ukazał się obszerny artykuł poświęcony LOT-owi. Mowa w nim zarówno o historii, ale przede wszystkim o zadaniach aktualnych i przyszłych w aspektach czysto handlowych.

Natomiast na łamach belgijskiej gazety „Dimanche Presse” ukazał się obszerny materiał anonowany już na pierwszej stronie tytułem „Wakacje jakie proponuje Polska”. Artykuł jest

Co piszą?

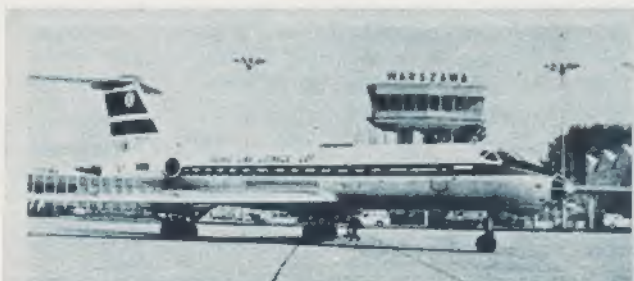
bardzo obszerny, bogato ilustrowany i prezentuje Polskę jako kraj godny odwiedzenia. Obok oferty biur podróży jest w nim także obszerna informacja o komunikacji lotniczej i PLL LOT. Bardzo ciekawe i kompleksowe ujęcie tematu.

Sporo informacji o LOT-cie ukazało się także na łamach miesięcznika „L'Echo Touristique”, ukazującego się w Paryżu, oraz

„L'Air Transport Magazine”.

Belgradzka „Politika” informuje swych Czytelników, że LOT otwiera nową linię sezonową do Rijeki oraz powiększa ilość rejsów tygodniowo z Warszawy do Belgradu. Wiele ciekawych informacji przynosi także prasa radziecka. Warto tu wskazać na obszerny artykuł (bogato ilustrowany), jakie ukazały się na łamach „Moskiewskiej Prawdy” oraz ukazującego się w Wilnie „Czerwonego Sztandaru”. W tym ostatnim dzienniku ukazał się artykuł pt. „IL-62 na liniach LOT-u”.

Oczywiście, ten skromny przegląd obcych czasopism nie ma pretensji do kompleksowego ujęcia. Pragniemy tylko — na kilku przykładach — pokazać, że zainteresowanie Polską jest w świecie duże, i że ostatnie decyzje w sprawie budowy hoteli są szczególnie istotne!



**L'Aviation Commerciale
Polonaise a eu 50 ans**

Na zaproszenie ministra Komunikacji przybył do Polski sekretarz generalny Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) — Assad Kotaite.

Na lotnisku w Warszawie po przylocie z Londynu gościa przywitał wiceminister Komunikacji Jan Raczkowski w towarzystwie dyrektora CZLC Mieczysława Kowieskiego.

Podstawowym celem wizyty było omówienie zagadnień związanych z rozszerzeniem współpracy Polski z ICAO, szczególnie w dziedzinie szkolenia i doskonalenia wysoko kwalifikowanych kadr lotnictwa cywilnego.

Sekretarza generalnego ICAO przyjął minister Komunikacji Mieczysław Zajfryd.



PIERWSZE LOTY SP-LAA



Kapitan Wł. Sulecki po powrocie z Frankfurtu w rozmowie z jedną z pasażerek. Studentka medycyny Alina Ordyniec bardzo chwaliła „Mikołaja Kopernika” i jego kapitana. Z prawej: Te roześmiane twarze pasażerów są świadectwem przyjemnej podróży.



PRZEBRZMIAŁY już echa uroczystych chwil związanych z przylotem i nadaniem imienia „Mikołaja Kopernika” samolotowi oznaczonemu literami SP-LAA. Rozpoczął się okres normalnej pracy. Nie jest to jeszcze pełny rozruch, gdyż w dalszym ciągu różne służby techniczne zapoznają się z nowym nabytkiem LOTowskiej rodziny. Wykłady i demonstracje, dalsze doskonalenie załóg. Starty i lądowania. Początki są zawsze trudne... Ale mamy już poza sobą także i pierwsze, regularne rejsy. Brali w nich udział turyści do Kairu, a także wielka grupa (134 osoby) turystów kanadyjskich, udających się z Warszawy do Frankfurtu. Wyprowadziła ich do Kairu, a także ekipa Centralnej Agencji Fotograficznej, której zdjęcia postaramy się wkrótce opublikować. Dzisiaj pragniemy natomiast przedstawić naszym Czytelnikom kilka migawek z warszawskiego lotniska w dniu odlotu samolotu IL-62 „Mikołaj Kopernik” do Frankfurtu. Pierwsze wrażenie – chyba za dużo ludzi i bagażu! Przy stanowiskach obsługi dość długie kolejki, chociaż odprawa następuje błyskawicznie. Niektórzy ozdabiają swoje bagaże specjalnymi nalepkami. Za chwilę odjazd autobusów do samolotu. Nasz SP-LAA „nakarmiony” uprzednio paliwem pochłania prawie natychmiast olbrzymią przecieź ilość pasażerów. Po chwili start. Wielka i ciężka maszyna płynie i nadzwyczaj lekko odrywa się od płyty, by za chwilę zniknąć za horyzontem.

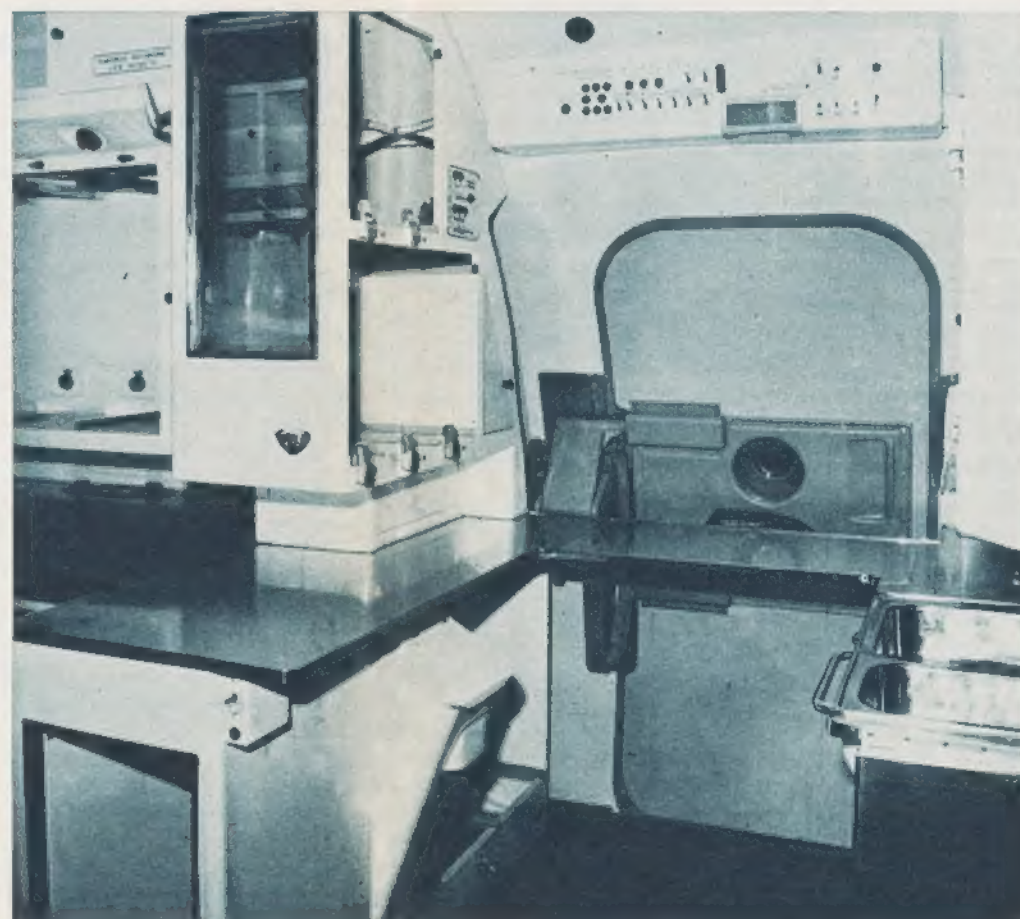
Nie długo trzeba było czekać na powrót maszyny. Pierwsze rozmowy z pasażerami, kapitanem Suleckim i stewardessami.

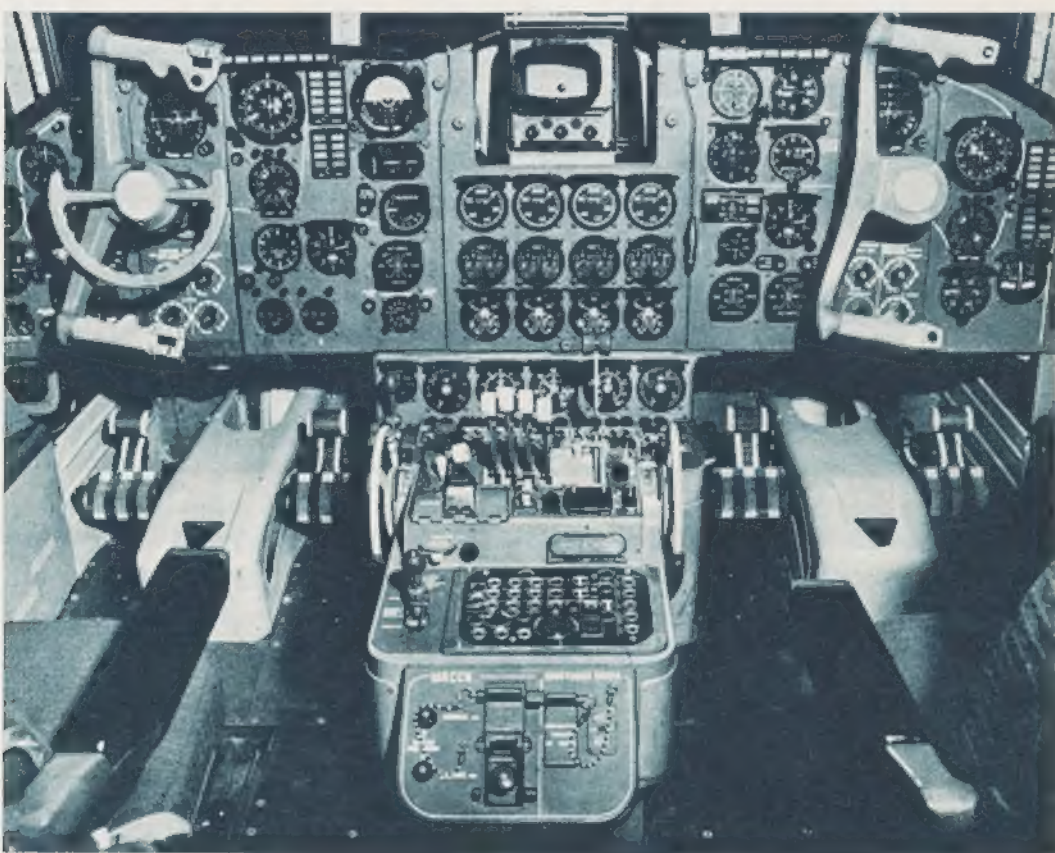
Opowiadają jak po wylądowaniu we Frankfurtu Kanadyjczycy dziękowali za wyjątkowo przyjemny lot. Steward J. Zatyka przytaczał bardzo pochlebne sądy podróżnych o wewnętrznym wystroju samolotu. Na lotnisku był on przez większość uczestników fotografowany, a już szczególnie powodzeniem cieszył się portret Mikołaja Kopernika. Stewardessa Barbara Umińska nie tylko pierwszy raz leciała takim samolotem, ale tego dnia inaugurowała zagraniczną służbę. Radość pomieszana z trema!

Szefowa tego lotu Maria Skibicka podkreśla wagę organizacji pracy na pokładzie tak dużego samolotu, gdzie w ciągu godziny trzeba obsłużyć 160 pasażerów, w tym w sposób specjalny podróżnych pierwszej klasy!

Kapitan W. Sulecki też był zadowolony z podróży. Mówił dobrze i o samolocie i pasażerach. Dokonaliśmy więc natychmiast małej konfrontacji. Alina Ordyniec, studentka medycyny w Warszawie, była pod dużym urokiem całej podróży, a „Kopernika” w szczególności. Jej porównania z obcymi przewoźnikami wyszły zdecydowanie na korzyść LOTU. Czy nie uczucia takie słowa kapitana? Więc uwieczniliśmy to także na zdjęciu.

Zapraszając na pokład samolotu SP-LAA „Mikołaj Kopernik” wszystkich Czytelników, prezentujemy jeszcze nieco szczegółów jego wnętrza. Prosimy np. policzyć ile jest przyrządów w kabinie pilotów oraz w jakich warunkach pracują stewardessy. I najważniejsze: na czym się siedzi! Życzymy miłej podróży. Już wkrótce także na pokładzie SP-LAB „Tadeusz Kościuszko”.





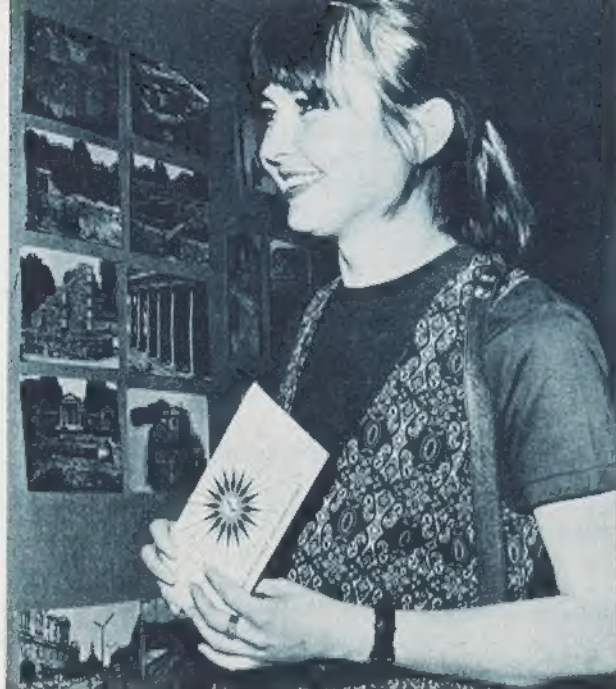
Stewardessa Maria Skibińska opiekuje się zawsze bardzo troskliwie swoimi podróżnymi, bez względu czy to AN-24 czy IL-62.



WARSZAWA BUDAPESZT

KONKURS ogłoszony na zamach popularnego „Światowida” — „Polska — Węgry szlakami przyjaźni” został rozstrzygnięty. Jury, w którego skład wchodził przedstawiciel Węgierskiego Instytutu Kultury, PLL LOT, Zjednoczenia „ORBIS” i redakcji „Światowida”, oceniało prace w trzech grupach tematycznych. W grupie pierwszej — opracowanie tekstowe (wpłynęło 24) pierwszą nagrodę (8-dniowy pobyt w Budapeszcie) przyznano B. Knotkowi z Rzeszowa w drugiej — zdjęcia (wpłynęło 231) Z.J. Zielińskiemu (8-dniowy pobyt na Węgrzech). W grupie trzeciej — projekt plakatu, nagrodę pierwszą otrzymała studentka ASP w Warszawie Ewa Wleczorek. Plakat jest bardzo piękny, kolorowy i czarno-białe zdjęcie nie jest w stanie oddać jego uroku. Pani Ewa otrzymała nagrodę PLL LOT w postaci biletu na trasie Warszawa — Budapeszt — Warszawa i była bardzo zadowolona z takiego obrotu rzeczy. Laureatka obiecała, że podzieli się wrażeniami ze swej podróży. Nadmienić jeszcze należy, że projektów plakatów wpłynęło 23, zaś haseł reklamowych — 29. Wśród tych ostatnich nagrodę otrzymał M. Trachimowicz za slogan: „Szybko sprawnie polskim LOTEM do bratanka samolotem”. Na jednym z plakatów wyczytaliśmy natomiast: „LOTEM” błyskawicy ze stolicy do stolicy!

Uroczystość wręczenia nagród odbyła się w nowo otwartym ośrodku Kultury Węgierskiej w Warszawie, na którą przybyli wszyscy laureaci. Odnotujmy, że zdobywcę pierwszych nagród PLL LOT ufundował bezpłatne przeloty z ich miejsc zamieszkania.



Studentka warszawskiej ASP — Ewa Wleczorek otrzymała pierwszą nagrodę i nagrodę PLL LOT za projekt plakatu. Niżej: Przedstawiciel „Malevu” wręcza nagrodę A. Królakowi z Głogowa, zdobywcy drugiej nagrody za projekt plakatu. W głębi przewodniczący jury — J. Krawczyk oraz I. Pawelkowska z redakcji „Światowida”.



Odwiedziny w Starym Kraju są coraz częstsze. Pani Wierzbicka z synem Mariuszem mieszka niedaleko Bostonu w USA i przyleciała odwiedzić mamę i zmienioną Warszawę. Z przelotów polskim samolotem na trasie do Londynu była bardzo zadowolona (zdjęcie z lewej).

Akcja sadzenia drzew jest w pełnym toku. W całym kraju ludzie uswiadamią sobie, że otaczająca nas zieleni to nie tylko sprawa estetyki, ale przede wszystkim zdrowia. Na terenach lotniska też przystąpiono do akcji. Wzięli w niej również udział przedstawiciele radzieckiego „Aviaeksportu” i „Aeroflotu” z G. Logwinienko na czele (zdjęcie niżej).



Święto Służby Zdrowia obchodzimy zawsze ze specjalną atencją. Przecież chodzi o ludzi, którzy swą codzienną pracą czynią do słownie wszystko, by nasze życie i zdrowie służyło nie tylko każdemu z nas, ale i krajowi. Oczywiście ten jeden uroczysty dzień nie jest ani miarą ich wysiłków, ani naszej pamięci o ludziach w białym. Pragniemy go jednak dzisiaj uczcić w sposób specjalny robiąc to pamiątkowe, prawie rodzinne zdjęcie, LOT-owskiej służby zdrowia, oczywiście z serdecznymi życzeniami, by zawsze zdrowa była! Stoją od lewej do prawej: dr M. Karłowicz, K. Kruk, dr M. Paluszkiwicz, dr S. Nowak — kierownik Obwodowej Przychodni Przemysłowej, J. Rogala, dr J. Święcicki, W. Kłębukowska, E. Lipka, J. Dynarzewska, M. Sawicka. Siedzą od lewej: dr A. Surawiec, dr L. Piotrowski, dr K. Czerwińska-Słusarska, E. Wojdyła.



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wew. 44. Redaktor odpowiedzialny JULIUSZ PEŁGIEL. Wkładka do numeru 19 (1987) z dnia 7 maja 1982 r. „Skrzydlatej Polski”. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak i M. Kobrzyński.

BARTEK UZUPEŁNIA WIEDZĘ

MIŁOŚNICY telewizyjnych teleturniejów pamiętają doskonale ten pojedynek Bartka z dwoma starszymi paniami na temat warszawskiego Zamku. Prof. Zinn przerywał jego wypowiedzi i dziwował się ogromnie jego wszechstronnej edukacji. Bartek Kaczorowski został wówczas zwycięzcą, a następnego dnia poszedł do szkoły. Skorzystał jednak z zaproszenia krakowskiej Rady, by przyjrzeć się z bliska wawelskim skarbowi i zabytkom dawnej stolicy kraju. I wyruszył wraz z mamą. LOT ufundował bezpłatne przeloty i podróż trwała bardzo krótko. Zrobiliśmy tradycyjne już zdjęcie na schodkach do AN-24 oraz na krakowskim rynku. Bartek z powietrznej ekspedycji był bardzo zadowolony, podobnie jak z całej wizyty w Krakowie. Teraz czekamy na jego następne wystąpienie w telewizji.

